

autopista

conduciendo tu pasión desde 1961



HYUNDAI SANTA FE
PENSANDO EN GRANDE



NUEVOS AUDI A5/A6
LA REVOLUCIÓN ALEMANA



**TOYOTA
COROLLA
200H**

EL PREFERIDO

PRUEBA DEL COMPACTO MÁS EFICIENTE



Y ADEMÁS

PRUEBAS PEUGEOT E-3008 CONTACTOS RENAULT SIMBIOZ NOVEDAD PORSCHE 911
TURBO 50 YEARS FUTURO VW T-ROC 2026 REPORTAJES TASAS EUROPA A CHINA



PRUEBA EN CIRCUITO
RENAULT ALPINE A110R
EL DEPORTIVO PURO

AERODINÁMICA EN LA F1
LA EFICIENCIA DEL AIRE



CONTACTO
DACIA SPRING
ELÉCTRICO ACCESIBLE



Nº 3.222 / 4,5 €
OCTUBRE 2024



HASTA

15

AÑOS DE
GARANTÍA*
TOYOTA RELAX



LAS APARIENCIAS NO ENGAÑAN

NUEVA GAMA **TOYOTA C-HR**
HYBRID Y PLUG-IN HYBRID



Gama Toyota C-HR Hybrid: Emisiones CO₂ (g/km): 105 – 116. Consumo medio (l/100 km): 4,7 – 5,1.

Gama Toyota C-HR Plug-in Hybrid: Emisiones CO₂ (g/km): 19 – 20. Consumo medio (l/100 km): 0,8 – 0,9.

* Consulte condiciones en www.toyota.es



AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador:
www.caroftheyear.org

Autopista (España)	Automobil Revue (Suiza)
Firmenauto (Alemania)	Autocar (GB)
Auto (Italia)	Vi bilägare (Suecia)
Autovisie (Holanda)	Auto Trends (Bélgica)
	L'Automobile Magazine

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara (jieguiara@slib.es)
Directora de Arte: Virginia Ortiz
Director Autopista.es: Jordi Moral (jmoral@slib.es)

Redacción: autopista@slib.es
Redacción: Raúl Roncero (rroscero@slib.es) Jefe de Pruebas y Producto, Luis Carlos Cáceres, Óscar Díaz (odiaz@slib.es) y Teresa de Haro (tdharo@slib.es).
Departamento de Arte: Ramón Cánovas.
Eventos: eventos_motor@slib.es Raúl Moreno (Director)
Tecnología Editorial: Tomás García (Director) y Alberto Vicente.
Publicidad: Raúl Moreno.
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es
Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
SEDE: Madrid: Nestares 20. 28045. Tel.: 91 347 01 00.

SPORTLIFE

MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez.

Suscripciones y Números Atrasados:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Imprime: ROTOCOBRI Ronda de Valdecarrijo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejón De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91
Depósito legal: M-13509-1961
AUTOPISTA contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG



© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.
PRECIO: 4,5 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,5 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano en: encuentratukiosco@logista.es



PEFC/14-38-00296

PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible

www.pefc.es



JUAN IGNACIO EGUIARA

[DIRECTOR]

jieguiara@slib.es

Vuelta al cole

Quien más quien menos seguro que ha viajado en coche estas vacaciones. Suelen producirse momentos de tensión ante el colapso de las carreteras. Y también porque salen a las mismas personas que habitualmente no conducen a lo largo del año por carretera abierta y se les nota un poco más torpes en la circulación. No es lo mismo conducir por una ciudad pequeña que, de repente, salir a hacer 500 km por unas autovías infectadas de turismos y camiones. Normalmente cada vez que me muevo en este periodo veraniego suelo volver un tanto desesperado. Por ello este año me he hecho una programación y he salido los días y a las horas adecuadas para no pillar incidentes y atascos. Aunque eso no te garantiza nada. La verdad que es difícil de programar este tipo viajes sin incidencias, porque las retenciones surgen en el momento más inesperado. Pero he de reconocer que este año he tenido bastante suerte y apenas he pillado nada reseñable. Me he movido con soltura y he tenido la sensación de que las carreteras estaban en mejor estado que otros años. Quizás todas las retenciones que hemos tenido a lo largo de este año debido a las obras han dado sus frutos de cara al periodo estival. Suelo despoticar mucho cuando me encuentro una retención en una carretera debido a que convierten una autopista de tres carriles en una de uno, pero luego tiene su recompensa. Aunque también he de decir que creo que podría programar mejor esas obras y hacerlas en días y horas de menos congestión. Pero bueno, ese es otro tema.

El caso es que ya volvemos al cole. Y a la vuelta de las vacaciones solemos tener otras sorpresas. Una de ellas es la de las multas. Cuando nos movemos por zonas desconocidas para todos, los radares y cámaras de tráfico nos acechan por cualquier esquina. Y eso suele traernos desagradables consecuencias. Esperemos que no sea tu caso, pero suele ser un problema muy común para este mes de septiembre. No sé la recaudación que tiene la DGT y los municipios vacacionales durante el mes de agosto, pero me parece que será bastante rentable. Yo hace mucho que decidí que, cuando viajaba a zonas "desconocidas", mi ritmo de viaje era siempre por debajo del límite permitido. Ni siquiera voy a la velocidad legal, porque a veces te encuentras tramos cortos donde bajan el límite de 100 a 80 km/h, por ejemplo, y te comes la multa inexorablemente. Y es que cuando te mueves por ahí, te das cuenta de la cantidad de radares y trampas que te ponen para "pillar". Hay muchas otras que están muy bien puestas, en zonas peligrosas y que viene muy bien un elemento disuasorio como un radar o una cámara. Pero también hay otras que no entiendes por qué hay nada. La típica recta cuesta abajo con dos carriles y sin ningún peligro pues suelen colocar un radar en medio donde es muy difícil mantener la velocidad legal si no vas frenando considerablemente. La caja está asegurada de esta manera y es muy difícil no caer en la trampa.

Bueno, espero que este no sea tu caso y no hayas recibido ninguna multa. Y si es así, pues paciencia, que pronto llegará le verano que viene para relajarte y olvidarte de tanta persecución. ¿o quizás no?

No sé la
recaudación que
tiene la DGT y los
municipios
vacacionales
durante el mes de
agosto, pero me
parece que será
bastante rentable.

[SUMARIO]

Toda la información al minuto en [autopista.es](https://www.autopista.es)

[Nº 3.222 | OCTUBRE 2024]



38
RENAULT
SYMBIOZ

ACTUALIDAD

- 12 Noticias
- 20 Futuro de VW
- 24 50 Aniversario VW Golf
- 30 Novedades Audi A5/A6



46
DACIA
SPRING



84
ALPINE
A110R

COCHES

- 12 Porsche 911 40 Aniversario Porsche Ibérica
- 20 VW T-Roc
- 30 Audi A5
- 34 Audi A6
- 38 Renault Symbioz
- 46 Dacia Spring
- 52 Kia Picanto
- 54 Hyundai Santa Fe
- 60 Seat León
- 66 Peugeot E-3008
- 76 Toyota Corolla 200h
- 84 Alpine A110R



20
VW T-ROC
2026



12
PORSCHE 911
40 ANIVERSARIO
PORSCHE IBERICA

102
AERODINÁMICA
EN LA F1



DEPORTE

102 Aerodinámica en la F1 [Parte 1]



92
ARANCELES
EUROPA-
CHINA

REPORTAJES

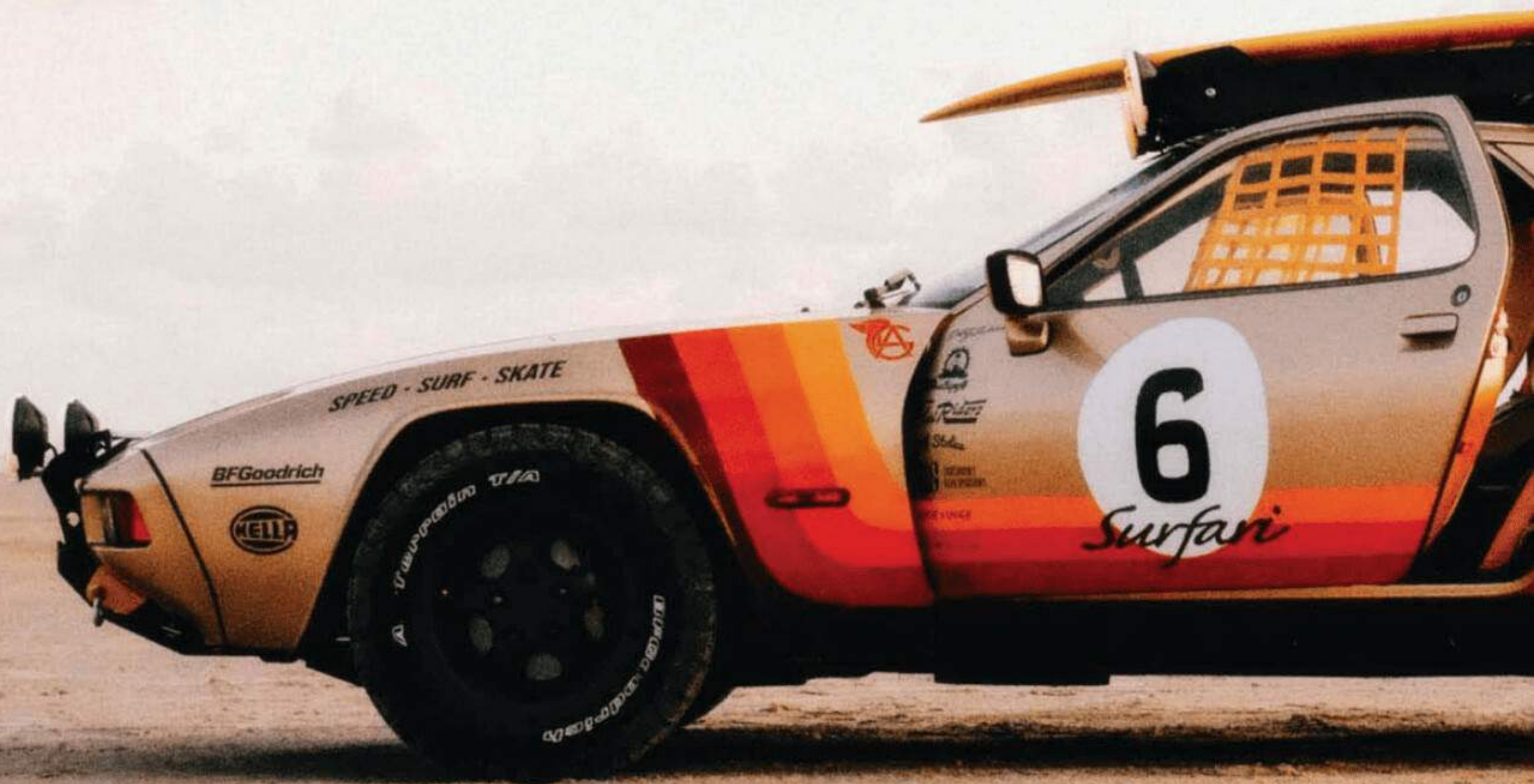
92 Aranceles Europa-China



Zona de consulta

Todos los datos técnicos y precios
de los coches con Etiqueta C

PÁG.
108





[RETRO]

UN 928 PARA SURFEAR

Los amantes del surf saben lo importante que es llegar a tiempo a la ola perfecta. Pues eso es lo que pensaron en la península de Hel, en la costa báltica de Polonia, donde un padre e hijo que regentan el camping Chałupy 6 de la playa decidieron modificar un 928 con el que pudieran adentrarse en la playa para llegar a tiempo a las olas más grandes del día y que sus clientes y aficionados asistentes al festival Hel Riders pudieran disfrutar del capricho y la ilusión de dos iluminados.

Así nació el Porsche 928 Surfari, como le llaman sus creadores.

Pero la historia no estaría completa sin una tabla de surf. Jędrzej Jankowiak, de Polvo Surfboard, dio forma a una tabla única para este 928, desarrollada específicamente para las olas del Báltico. Es más ancha y tiene una curvatura inusual que ayuda con las olas cortas y rápidas de la península de Hel. En cada trayecto, la tabla va sujeta a la parte superior, de modo que el 928 Surfari siempre estará preparado para llegar hasta las olas.

FOTO: PORSCHE



**BMW
MOTORRAD**

neo

BMW



VAGABUND_M

DISEÑO URBANO

Hay motos que inspiran y en BMW saben mucho de eso. El estudio de diseño y creación Vagabund en Graz creó el BMW CE 02 x Vagabund, un elegante eParkourer basado en el BMW CE 02 para áreas urbanas. "El diseño general del CE 02 fue simplemente una 'combinación perfecta' para nosotros, ya que en Vagabund siempre intentamos abrir nuevos caminos y reinterpretar los productos existentes a nuestra manera. En este proyecto, definiríamos el enfoque general del diseño como un 'futuro retro'. Intentamos combinar el diseño original muy futurista con algunos toques retro y transmitir así al espectador una sensación familiar", explica Paul Brauchart, fundador y director general de Vagabund Moto GmbH, la filosofía detrás del proyecto.

Ofrece varios elementos funcionales "retro", que se diseñaron de forma moderna y fresca y se centraron en un grupo objetivo joven. Por ejemplo, la integración musical de la "OB-4 Magic Radio" de "Teenage Engineering" subraya la filosofía joven y creativa de las motos personalizadas. El "escape eléctrico" sirve como elemento de estilo práctico y un punto destacado visual. Ofrece espacio para un paraguas. Los elementos de diseño como el estribo con cinta de agarre de monopatín reflejan el estilo deportivo y urbano del eParkourer.

FOTO: BMW

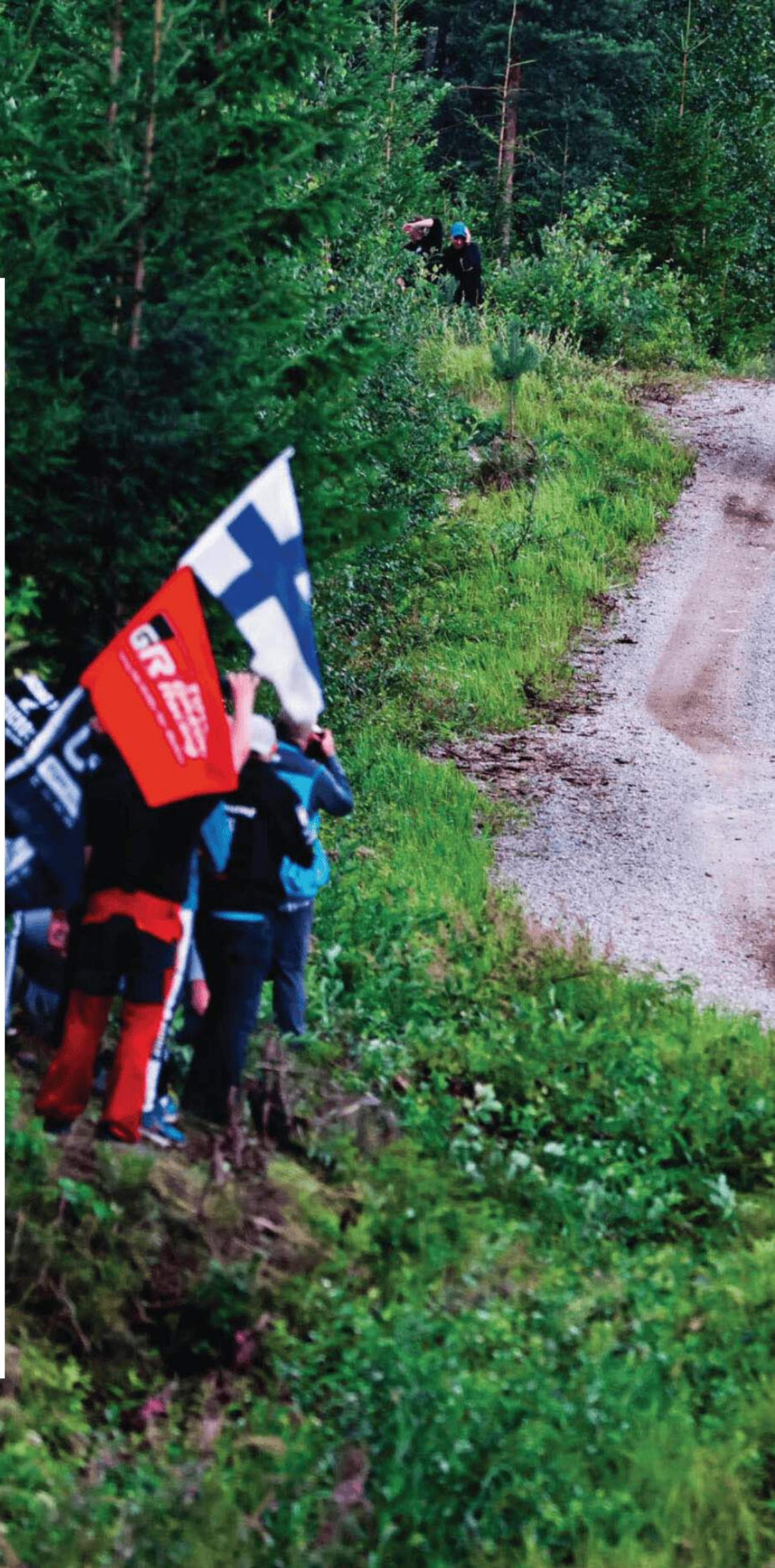
[IMPACTO]

Mil lagos y mil trampas

El rallye de Finlandia —conocido como el de los 1.000 lagos— es uno de los más espectaculares del Mundial. Sus rápidas pistas provocan saltos espectaculares y derrapadas a velocidades de vértigo. Por ello no se permiten fallos en esta prueba. Cada error se paga caro, normalmente con el abandono. No suele haber segundas oportunidades.

En esta edición 2024 el piloto local Rovannerpää tenía el rallye dominado. De principio a fin se adueñó del liderato y fue sumando scratch tras scratch hasta llegar a la jornada final del domingo con una ventaja más que considerable. Sus rivales habían ido cayendo a lo largo del fin de semana y solo le perseguía de lejos su compañero de equipo en Toyota, Ogier, que tampoco estaba muy inspirado en un rallye con muchas trampas que llevaba tiempo sin disputar. Por todo ello parecía asegurado el triunfo de Rovannerpää que no había logrado nunca una victoria en su casa. A falta de dos tramos y con casi 45 segundos de ventaja podría haber conducido con un brazo por la ventanilla, pero no. Quería más scratch, no le parecían suficientes los 11 que llevaba, así que esta vez una piedra escondida en el interior de la curva se cruzó en su camino y le hizo volcar. Otro año más sin victoria y esta vez con un sabor si cabe más amargo.

FOTO: CORDON PRESS





[NOVEDADES]





911 CUARENTA EDITION

CELEBRACIÓN DEL ANIVERSARIO DE PORSCHE IBÉRICA CON UN SERIE ESPECIAL

Porsche Ibérica lleva ya 40 años entre nosotros y qué mejor para celebrarlo que lanzar una edición especial de un 911. Se llama 911 Cuarenta Edition y cuenta con una combinación única de colores y acabados, tanto exteriores como interiores.

La base ha sido un 911 GTS pero de la nueva generación 992.2, que emplea el nuevo sistema de propulsión híbrido que combina un motor eléctrico en el turbocompresor una batería de alto voltaje y un motor eléctrico acoplado a la caja de cambios PDK de ocho relaciones. Con esta unidad de potencia declara 541 CV que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3 segundos. Esta serie especial cuenta con un color específico que se llama Quercusverde que recuerda el tono de las hojas de encina que recorre tanto España como Portugal. los elementos identificativos incluyen el logotipo noventa / Cuarenta ("911 40")

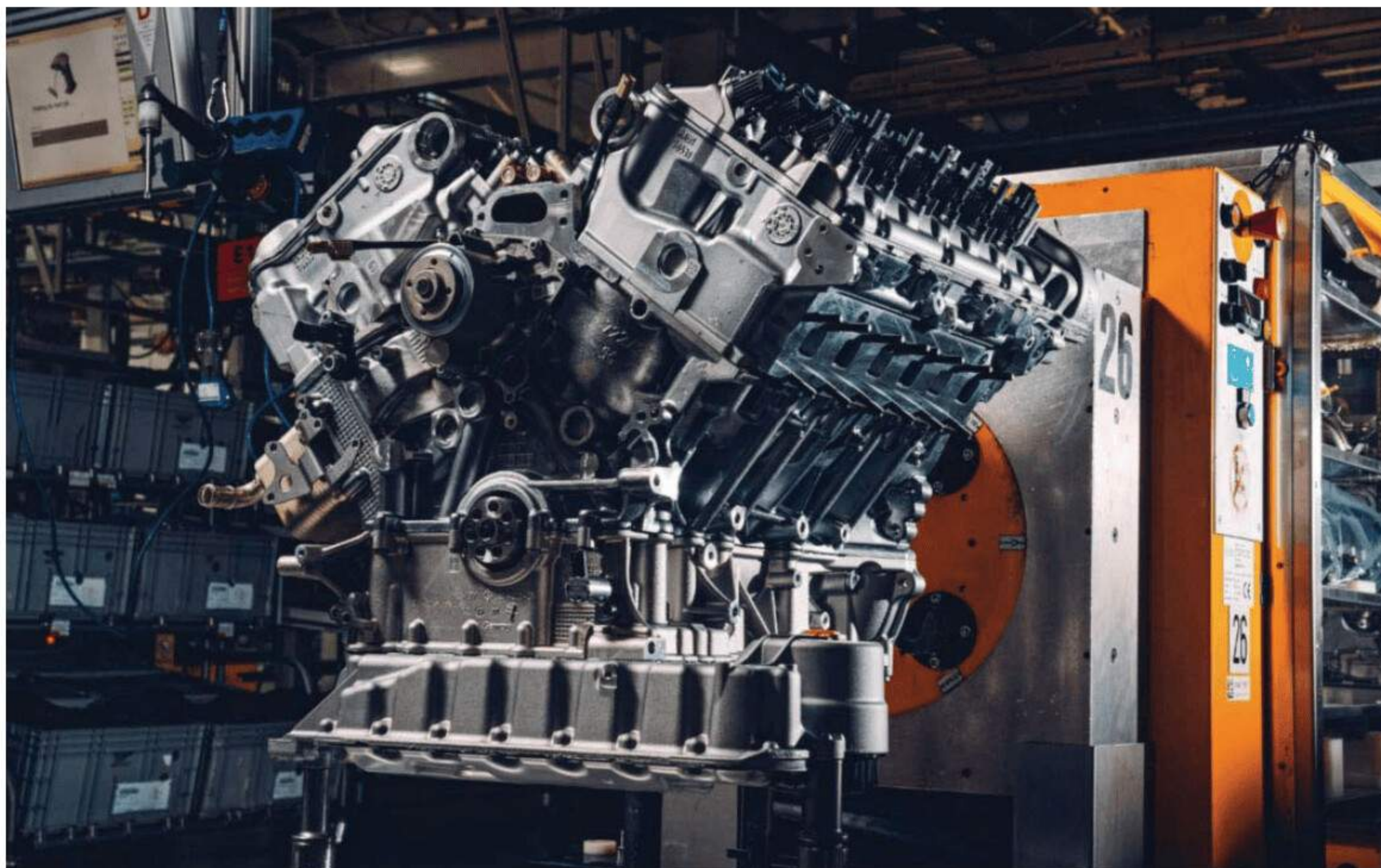
en el pilar B en blanco crema, los de Porsche y 911 en la parte trasera en plata, las molduras de las ventanillas laterales en aluminio, las aletas ensanchadas con película protectora de piedra en negro satinado y los pilotos y la franja trasera en rojo. Las llantas RS Spyder Design están pintadas en negro satinado, con el aro en plata brillante y el cubrebujes con el escudo Porsche monocromático. Se trata de un homenaje a la combinación de colores que se encontraba en las llantas del 911 de los años 80. El interior está diseñado en una combinación bitema de cuero marrón Trufa y marrón Cohiba. El tono más oscuro se aplica en el salpicadero y las superficies inferiores, mientras que el más claro se encuentra en las molduras. Los tonos marrones hacen referencia al trabajo artesanal de los guarnicioneros que trabajan el cuero, considerado casi un arte en la península ibérica. Aunque

lo que más llama la atención es el tejido tartán en la sección central de los asientos que es una creación siguiendo un patrón a cuadros marón trufa, marrón cohiba, crayón y un matiz Quercusverde. Los asientos delanteros tienen el grabado "Cuarenta" en los reposacabezas. En el salpicadero, frente al acompañante, se muestra el grabado de alta calidad "Cuarenta" en cuero marrón Trufa, que acentúa el interior individualizado. Aún más individualizada es la tapa de la consola central con la inscripción "Porsche Exclusive Manufaktur" en relieve. Otro detalle es que la llave se entrega al cliente en un estuche especial de cuero bicolor marrón trufa y marrón Cohiba, a juego con el interior. El llavero presenta el logotipo "Quercus tree" grabado en relieve. El precio de este 911 Cuarenta Edition es de 284.439 euros, y se entregarán las primeras unidades en octubre.

TAMBIÉN TARTÁN

Las tapicerías de tartán han marcado una época en varios modelos de la marca. Con esta creación exclusiva para este aniversario se ha creado un diseño específico y espectacular.





FIN DE LA LEYENDA W12

BENTLEY DEJA DE FABRICAR EL LEGENDARIO MOTOR DE 12 CILINDROS COMPACTO

El sueño de Ferdinand Piëch de construir un motor de 12 cilindros pero en "uve" estrecha para hacerlo más compacto, dio como resultado un fabuloso W12 que, veinte años después, deja de fabricarse. Las normativas anticontaminantes han puesto la cruz en este tipo de motores grandes y con muchos cilindros y no ha sido diferente para esta leyenda que se montaba en los últimos tiempos en los Bentley. Los últimos Bentayga, Continental GT y Flying Spur con motor W12 están saliendo de la cadena de producción de la Dream Factory de la empresa. El primero en montarlo fue el W12 para luego poder verlo en modelos de VW y Audi como el Phaeton o el A8. Aunque donde más recorrido tuvo fue en Bentley que se ha mantenido hasta nuestros días. Se han producido más de 100.000 W12 desde que el motor se introduje-



ra en el Continental GT original en 2003.

El W12 biturbo será sustituido por una nueva unidad de potencia híbrida basada en un V8 que permitirá controlar mejor las emisiones ya que anuncia unas cifras de menos de 50 g CO₂/km pero teniendo incluso más potencia que el desaparecido W12.

Para conmemorar el extraordinario W12, Bentley ha anunciado una tirada limitada de 120 modelos «Speed Edition 12» para Bentayga, Continental GT, Continental GT Convertible y Flying Spur. Entre las características exclusivas se incluyen la insignia Edition 12, los estribos, los bordados de los asientos, las incrustaciones del salpicadero y la placa numerada del motor. Los propietarios también recibirán una maqueta conmemorativa del bloque motor W12.

RENAULT RAFALE E-TECH FULL HYBRID

200 CV - 147 kW



hasta 1100 km de autonomía⁽¹⁾
hasta un 80% de conducción eléctrica en ciudad⁽²⁾
techo solar panorámico solarbay®⁽³⁾
sistema 4Control advanced con cuatro ruedas directrices⁽⁴⁾

también disponible en motorización E-Tech 4x4 300 CV - 221 kW híbrido enchufable⁽⁵⁾

consumo mixto wltp (l/100km) 4,7. emisiones wltp CO₂ (g/km) 105-106 (1) con el depósito lleno de acuerdo con la normativa wltp (2) dependiendo del estado de carga de la batería y estilo de conducción. fuente interna Renault 2023 (3) disponible de forma opcional (4) disponible de forma opcional dependiendo de la versión (5) consumo mixto wltp (l/100km) 0,5 - 0,7. emisiones wltp CO₂ (g/km) 12 - 15 © a.doraszewicz

Renault recomienda  Castrol



renault.es



ALICATAR HASTA EL TECHO

ACCESORIOS BMW M PERFORMANCE PARA EL M5

El nuevo BMW M5 también contará con su gama de accesorios para potenciar la imagen y prestaciones de un icono del automóvil. La nueva generación es la séptima y llega cargada de novedades como su propulsión híbrida enchufable, adaptándose así a los nuevos tiempos. Pero el departamento M Performance no ha dejado pasar la oportunidad de ofrecer un catálogo de piezas cada cual más sugerente. El más llamativo de todos es el difusor trasero M Performance de fi-

bra de carbono de dos secciones. Se combina con los embellecedores del tubo de escape M Performance de fibra de carbono. Los embellecedores del tubo de escape M Performance están fabricados con una mezcla de titanio y fibra de carbono. El difusor se ofrece como complemento del spoiler trasero incluido en el paquete exterior M Carbon o junto con el spoiler trasero M Performance pro de fibra de carbono, también disponible como opción de reequipamiento.

CRIPTOMONEDA Y FERRARI

YA PUEDES PAGAR CON LA NUEVA MONEDA

Ferrari acaba de anunciar una medida sorprendente en Europa: permitirá pagar con criptomonedas a su red de concesionarios europeos. Desde julio ya te puedes comprar un deportivo de Maranello con este sistema, al igual que implantó hace tiempo en EE.UU. A finales de 2024, Ferrari también ampliará las transacciones en criptomonedas a otros países de la red internacional de concesionarios Ferrari en los que se acepten legalmente las criptomonedas. Ferrari colabora con varias empresas activas en el mundo de los pagos con criptomoneda, que garantizan la seguridad de las transacciones. Gracias a las soluciones adoptadas, los concesionarios podrán aceptar pagos sin tener que gestionar las criptomonedas, ya que se convertirán inmediatamente en divisas tradicionales. Las soluciones de estos proveedores también permitirán verificar el origen de los fondos y proteger las transacciones de las fluctuaciones de precios relacionadas con el tipo de cambio.



UN P1 DE LEGO

EL MCLAREN DE JUGUETE

El fabricante lúdico Lego bajo su programa Thechnic ha desarrollado su última creación conjuntamente con McLaren. Se trata del P1, el mítico deportivo diseñado por Frank Stephenson en 2013 y que ya utilizaba entonces la tecnología híbrida de la F1.

Forma parte de la la Lego Technic Ultimate Car Concept Series en escala 1:8 y consta de 3.893 piezas y cada coche cuenta con un número de serie único que desbloquea contenido "detrás de las cámaras". El modelo cuenta con una caja de cambios de 7 velocidades con 2 bombines de cambio, suspensión, motor de pistones V8, alerón trasero ajustable y puertas diédricas de apertura con mecanismo avanzado. El Lego Technic McLaren P1 está disponible en www.lego.com/McLaren y Lego Stores desde el 1 de agosto de 2024 a un precio de 449,99 € / 389,99 £ / 449,99 \$.



El poder de elegir.

**Eléctrico. Híbrido Enchufable. Combustión.
Tú decides.**

Para cada estilo de vida, hay un Mercedes-Benz.
Cuando cuentas con una amplia gama de motorizaciones,
tienes el poder de elegir el modelo que mejor se adapta
a tus necesidades. Cualquier elección es la perfecta.

Mercedes-Benz

Consumo mixto: desde 0,6 hasta 25,5 Emisiones de CO₂:
desde 0 hasta 291.



PORSCHE 911 TURBO 50 YEARS

CELEBRACIÓN CON UNA EDICIÓN ESPECIAL DE 1.974 UNIDADES.

En el Salón de París de 1974 se presentó el primer Porsche 911 Turbo y ahora, 50 años después, la firma de Stuttgart rinde homenaje con una edición limitada llena de encanto. No tiene nada que ver con la nueva generación 911 (992.2) ya hibridada. Se base en el conocido 911 Turbo S pero al que se le dota de elementos diferenciadores y evocadores a una historia y a una leyenda.

Como base del 911 Turbo S hereda el motor bóxer de 3,7 litros biturbo con turbinas de geometría variable y 650 CV además de un par monstruoso de 800 Nm. Con sus 1.640 kg, ofrece una relación peso/potencia de 2,52 kg/CV lo que se traduce en prestaciones de infarto, con 2,7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 8,9 para llegar hasta los 200 km/h. Su velocidad punta sigue siendo de 330 km/h. Estéticamente, lo primero que podemos ver son unos gráficos de vinilo en los laterales que son un guiño a una decoración mítica de 911 RSR Turbo presentado en el Salón del Automóvil de Frankfurt en 1973, que se puede considerar el precursor del 911 Turbo. Pero quizás donde más se ha trabajado es en su pintura. Este

“50 Years” ofrece el color exclusivo de los Porsche Turbo, el Turbonite, que hace su primera aparición en un 911. El Turbonite también se usa en áreas del capó trasero del motor, en la tapa del depósito de combustible y en el escudo de Porsche. Además, se emplea como color de contraste en el logotipo “Turbo 50” del modelo. Aunque quizás, lo más espectacular sean las llantas 911 Turbo S Exclusive Design en color Turbonite. Para el interior también se ha tenido un especial cuidado en recordar estilos del pasado, como el icónico tapizado tartán McKenzie que cubre la sección central de los asientos y los paneles interiores de las puertas. Pero se puede personalizar aún más este modelo tan especial con el paquete “Heritage Design 50 Years of Turbo”. Es opcional y permite adornar nuestro Turbo con elementos nostálgicos y vintage de los años setenta. El color base del paquete Heritage Design es el verde Aventurine metalizado. Alternativamente, también están disponibles tanto los colores estándar del 911 como los del programa Paint to Sample. El paquete Heritage

Design incluye una decoración gráfica de alta calidad en blanco (acabado satinado), compuesta por tres elementos: el número típico de competición a elegir entre el 0 y el 99, el logotipo de los 50 años de Turbo y otro de Porsche.

Para completar la mecánica heredada del Turbo S, el sistema de escape deportivo con salidas en negro es de serie, así como la suspensión deportiva Porsche Active Suspension Management (PASM), que es 10 milímetros más baja, el sistema de elevación del eje delantero y los faros Matrix LED con Porsche Dynamic Light System Plus. Los frenos carbonocerámicos PCCB son de serie y las pinzas están pintadas de negro. Para completar la jugada, para los propietarios de esta versión se ofrece un cronógrafo en edición limitada a esos 1.974 ejemplares. Ya se pueden hacer pedidos de todo el conjunto a un precio de 315.667 euros. Las entregas comenzarán en otoño de 2024. El coche se puede ver en el Museo Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen, con motivo de la exposición especial “Más allá de las prestaciones. 50 años de Porsche Turbo”.



Lleva a tu empresa más lejos con Hyundai.



En Hyundai sabemos lo importante que es la movilidad para tu empresa. Por eso te ofrecemos los vehículos que mejor se adaptan a tus necesidades para que tu negocio nunca se detenga. Como el Nuevo Hyundai TUCSON, totalmente renovado con un diseño espectacular, una amplia gama de motores y tecnologías que lo convierten en el compañero perfecto para el día a día. El Nuevo Hyundai KONA, elegido Mejor Coche del Año 2024 con su elegante y futurista diseño, tecnología y gran espacio interior. O el Nuevo Hyundai BAYON, mejorado con un interior más espacioso y un diseño exterior robusto. Además, para que tu empresa no deje de avanzar sin preocupaciones, en Hyundai te damos 5 años de garantía, sin límite de kilometraje.



Con etiqueta ECO y 0 emisiones.



Gama Nuevo Hyundai KONA EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 146 (batería 48 kWh) – 166 (batería 65 kWh). Autonomía en uso combinado (km): 377 (batería 48 kWh) – 514 (batería 65kWh 17"). Autonomía en ciudad (km): 512 (batería 48 kWh) – 683 (batería 65kWh 17"). Gama Nuevo Hyundai KONA (Combustión y HEV): Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 103-159. Consumo combinado (l/100km): 4,5-7. Gama Nuevo Hyundai TUCSON (Combustión, HEV y PHEV): Emisiones CO₂ (gr/km): 29-158. Consumo mixto (l/100km): 1,3-7. Gama Nuevo Hyundai BAYON: Emisiones CO₂ (gr/km): Pendiente de homologación. Consumo mixto (l/100km): Pendiente de homologación. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. *Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). Modelos visualizados: Nuevo Hyundai TUCSON, Nuevo Hyundai KONA y Nuevo Hyundai BAYON. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

"ROC" N' ROLL

La progresiva transformación de VW hacia una electrificación total convertirá al T-ROC en todo un hito de la marca, al ser probablemente el único coche con motor de combustión que VW siga produciendo hasta que la UE prohíba la venta de automóviles con este tipo de motores.

RAÚL RONCERO. FOTOS: C. SCHULTE



INSPIRACIÓN ID.

El estilo de la zona frontal está inspirado en el lenguaje de diseño de los eléctricos ID con carrocería SUV. Una tira de led's blanca conecta faros que podrán tener tecnología IQ Matrix Light.

LOS ÚLTIMOS DE COMBUSTIÓN

VW anunció que el T-ROC sería el último modelo en el que se lanzará el último motor de combustión que va a desarrollar la marca y que, previsiblemente, lo mantendría hasta 2033. Sin embargo, si no cambia el ritmo de ventas de eléctricos, es más que posible que llegue a 2035... y acompañado, como poco, de la que sería la generación más longeva del Golf, modelo que, a partir de 2029, también tendrá su propia gama eléctrica, siendo el encargado de estrenar la arquitectura SSP que unifica a todos los eléctricos sobre una misma base común.

MINI TIGUAN

Trasera inspirada en el último Tiguan; en contraste con la zona delantera, diseño más anguloso y añadiendo ya luces "costa a costa" uniendo el logo con los grupos ópticos.

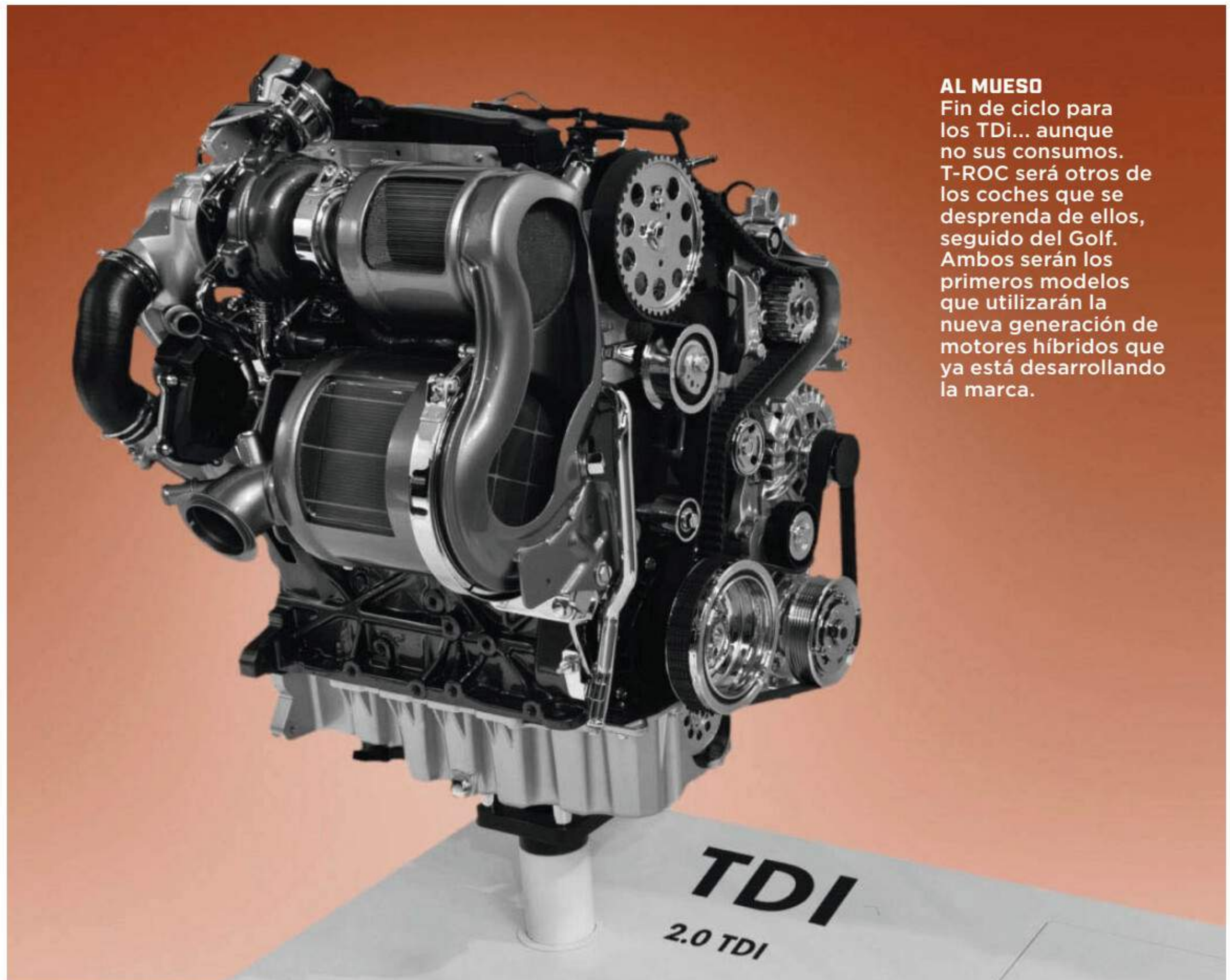


MQB EVO2

El T-ROC que se lanzará en la primavera de 2026 actualizará su arquitectura electrónica para admitir una computarización más avanzada, con la finalidad de procesar en tiempo real más información procedente de la IA a bordo y mejorar la rapidez y precisión de los asistentes de seguridad.

ECOSISTEMA GOLF

El habitáculo tendrá un diseño y una disposición de elementos semejantes al Golf MK8.5, con un centro de operaciones orientado al conductor y una doble oferta en el sistema de infoentretenimiento, con pantalla de hasta 12,9 pulgadas en su versión superior.

**AL MUESO**

Fin de ciclo para los TDi... aunque no sus consumos. T-ROC será otros de los coches que se desprenda de ellos, seguido del Golf. Ambos serán los primeros modelos que utilizarán la nueva generación de motores híbridos que ya está desarrollando la marca.

Si para muchos modelos históricos comienza la cuenta atrás porque se ven abocados a dejar su plaza a vehículos de tecnología cien por cien eléctrica, para el T-ROC ocurre justo lo contrario. Como poco, tiene plaza fija hasta el año 2033, prorrogable probablemente hasta el 2035, actualmente límite en el que la UE permitirá vender coches con motor de combustión. Verá cómo modelos como el Passat o Tiguan se pasan definitivamente "a la otra acera", aunque es más que probable que cuente con el mejor compañero de viaje: el Golf. De momento, hay un plan de ruta para que el compacto siga siendo incombustible a través de su novena generación, eléctrico y basado en una nueva arquitectura denominada SSP —equivalente a la PPE de Audi/Porsche—, pero todo apunta a que VW tiene claras intenciones de prolongar la vida del Golf de combustión paralelamente al T-ROC.

PRIMAVERA DE 2026

Anota esa fecha porque apunta a convertirse en un nuevo hito en VW. Será

cuando se lance la nueva generación del T-ROC, aunque podría ser eclipsada por otro acontecimiento de mayor calado: el regreso del grupo a los motores híbridos autorrecargables. Al parecer, tendrán plaza fija en VW y Audi, pero no está del todo claro que los vaya a utilizar Seat ni Skoda, algo que no nos cuadra del todo dado el objetivo principal por el que regresan este tipo de motores, la necesaria reducción de emisiones en el global de la marca. Estos nuevos HEV pondrán fin al motor diésel, al menos en el T-ROC y Golf. VW empezó a desarrollarlos el

pasado año y, aunque aún se desconoce al cien por cien su tecnología definitiva, apostar por ultraeficiencia implica utilizar sistemas equivalentes a los HEV de Toyota, BYD o incluso MG, y no tanto como los híbridos de Stellantis ni sistemas como los e-Power de Nissan o de Honda. Un mix que entrelaza el lenguaje de diseño frontal de los ID.4 con la expresión del Tiguan en su zona posterior serán las claves que marcarán la estética del renovado T-ROC, cuyo interior reproducirá un diseño basado en el actual Golf. [a](#)

**VW VUELVE AL HÍBRIDO
AUTORRECARGABLE COMO
ALTERNATIVA A LOS MOTORES TDI.
EL OBJETIVO: HIPEREFICIENCIA**



Nuevo Qashqai Híbrido

Desde 25.900€*



DESAFIANDO LO ESTABLECIDO



Consumo mixto WLTP: 5.2 – 6.9 l/100 km. Emisiones CO₂ WLTP: 117 – 157 g/km

PVP con promociones para Nissan Qashqai DIG-T E6E 103 KW (140 CV) mHEV 12V Manual 4x2 Acenta Deep Ocean Blue en Península y Baleares 25.900€, (Incluido Precio Franco Fábrica, transporte, hasta 10 años de garantía*, descuento de la marca, IVA e IEDMT). Precio al contado: 27.400€. Oferta válida hasta el 30/09/2024. No incluye gastos de preentrega ni matriculación. No compatible con otras campañas. Para más información acude a tu concesionario Nissan más cercano. La imagen visualizada puede no coincidir con el vehículo ofertado. *Consulta condiciones en tu Concesionario Nissan o en [nissan.es](https://www.nissan.es)

VALORES ETERNOS QUE MIRAN AL FUTURO

Desde 1974, el Volkswagen Golf ha fusionado la innovación tecnológica con la fidelidad a sus valores fundamentales. Con más de 35 millones de unidades vendidas, su éxito global se debe a su diseño atemporal, seguridad, eficiencia y la capacidad de integrar tecnologías avanzadas, estableciendo nuevos estándares en su segmento.

REDACCION AUTOPISTA. FOTOS: VW





A TRAVÉS DEL TIEMPO

GOLF I 1974-1983

Arquitectura moderna de motor delantero transversal y tracción delantera. Introduce la inyección de combustible en coche de su tamaño. Carrocería de tres o cinco puertas, más el Cabrio, el tres volúmenes Jetta y el pick-up Caddy. Producción total: 6,9 millones



GOLF II 1983-1991

Aumento de tamaño hasta cuatro metros, un nuevo estándar. Evolución del chasis que lo convierten en la referencia por confort y estabilidad. Innovaciones catalizador de gas de escape, frenos ABS, tracción total o compresor G60.

Producción total: 6,3 millones



GOLF III 1991-1997

Avances pioneros en seguridad, como los airbags frontales y, posteriormente, los laterales. Llega a esta categoría el motor TDI, con inyección directa electrónica. Motor compacto de seis cilindros VR6. Carrocería familia Variant. Producción total: 4,8 millones



A TRAVÉS DEL TIEMPO

GOLF IV 1997-2003

Uno de los principales progresos en seguridad activa que se han dado en la industria del automóvil, con la evolución del chasis y la implementación del control de estabilidad. Se introducen el cambio Tiptronic o los faros de xenón.

Producción total: 4,9 millones



GOLF V 2003-2008

Una rigidez torsional superior en un 35 %. Por primera vez estuvieron disponibles una caja de cambios de doble embrague DSG de siete velocidades, faros bi-xenón, tecnología TSI con twincargers y la nueva carrocería elevada Plus.

Producción total: 3,4 millones.



GOLF VI 2008-2012

"Una nueva experiencia de calidad" fue el mensaje del lanzamiento. Un acabado, una apariencia y unas sensaciones propias de una categoría superior. Versiones Variant, Plus y Cabrio. Notable incremento de los sistemas de seguridad.

Producción total: 3,6 millones.



CONSTANTE

El primer Cabrio fue un éxito tal, que siguió a la venta después del cambio a la segunda generación. Con la tercera llegó uno nuevo y, desde entonces, hay un cabrio cada dos generaciones.

En 1974, poco después de la presentación del Volkswagen Golf, nade tenía la perspectiva necesaria para apreciar que comenzaba una nueva era. Ciertamente, tras las primeras pruebas en prensa comenzaban a llegar elogios sobre su calidad o sus cualidades dinámicas. Pero calibrar el avance que suponía resultaba difícil porque, en cierto sentido, el Golf estaba definiendo los estándares del que sería uno de los segmentos de mayor difusión.

Ha transcurrido medio siglo y la esencia permanece inalterada. La tecnología progresa mientras las señas de identidad perduran a lo largo del tiempo. Valores como la calidad, la seguridad activa y pasiva, la eficiencia de los motores, los sistemas de confort y conveniencia, y un lenguaje de diseño que se conservan desde la primera a la última generación.

Eso explica por qué el éxito global del Volkswagen Golf es global. Con

más de 35 millones de unidades, se ha convertido en el tercer coche más vendido en la historia. Su capacidad para satisfacer las diferentes exigencias y necesidades de los clientes en todo el mundo ha sido clave para su difusión. Desde Europa hasta América y Asia, el Golf ha demostrado ser un modelo versátil, adecuado para conductores con expectativas y preferencias variadas. Su diseño y tecnología se han ajustado a distintos mercados, en todos ellos con los altos estándares de calidad y rendimiento que lo caracterizan.

Asimismo, el Volkswagen Golf ha sido pionero en acercar la tecnología avanzada a una amplia base de clientes. Desde sus primeras generaciones, ha incorporado sistemas y dispositivos que antes solo se encontraban en vehículos de lujo. Desde innovaciones en seguridad a sistemas de infoentretenimiento y asistentes de conducción avanzados, han hecho del Golf un referente en su segmento. De esta forma, ha hecho posible que un gran núme-



EL VOLKSWAGEN GOLF HA TRASCENDIDO DESDE UN PRODUCTO DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL PARA CONVERTIRSE EN UN FENÓMENO SOCIOCULTURAL

ro de conductores disfruten de características de vanguardia, estableciendo nuevos estándares y expectativas. Un análisis de la evolución técnica del Golf prácticamente equivale a un compendio del progreso del automóvil en estos 50 años.

Durante este período, en ningún otro modelo de producción a gran escala se han implementado tantos avances tecnológicos. Desde la inyección de combustible y el antibloqueo de frenos (ABS) en sus primeras generaciones, hasta la tracción total Syncro y los airbags frontales. Continuando con la introducción del control de estabilidad

(ESP), faros de xenón, y motores TDI con inyección directa. En generaciones más recientes, el Golf ha incorporado la suspensión trasera multibrazo para versiones de tracción total primero y de tracción delantera posteriormente, la transmisión DSG de doble embrague, y sistemas de navegación por satélite o la pantalla táctil para las funciones de infoentretenimiento con pantalla táctil. Hoy, se aplica la inteligencia artificial a sistemas avanzados de asistencia a la conducción o para el control por voz mediante el lenguaje natural.

Paralelamente, desde aquel primer GTI, ha estado en la vanguardia en sis-

A TRAVÉS DEL TIEMPO

GOLF VII 2012-2019

Mayor distancia entre ejes y voladizos más cortos. Énfasis en la construcción ligera. Nueva gama de motores con arranque/parada automáticos y modo de recuperación de energía. En 2014, e-Golf eléctrico e híbrido enchufable GTE.

Producción total: 6,3 millones.



GOLF VIII, DESDE 2019

Digitalizado, conectado y progresivo. Amplia gama de sistemas de asistencia estándar, que incluye frenado autónomo de emergencia, asistente de mantenimiento de carril y función de alerta de peligro de tráfico con tecnología V2X.



tema de propulsión, con hitos como los eficientes motores diésel con inyección directa (TDI), los avanzados motores de gasolina con turbocompresor e inyección directa (TSI), hasta llegar a las más modernas versiones eléctricas e híbridas.

Por muy significativos que sean todos estos elementos, el Volkswagen Golf siempre ha sido más que la suma de sus partes. A lo largo de sus generaciones, los aspectos intangibles, como su estilo o la imagen asociada a él, lo han convertido en un objeto de deseo y un símbolo de estatus. Lo fue, lo es y lo será. 

CIFRAS Y LETRAS

10

Por esa cantidad se ha multiplicado la longitud del cableado: 200 m en la primera generación, 2.000 en la actual.

37

Los millones de Golf fabricados entre 1974 y 2023

35

Los años que estuvo en producción alguna variante del Golf I- El último fue el Citi Golf, fabricado en Sudáfrica en 2009.

579

La diferencia de tamaño en milímetros entre el primer Golf y el actual.

1

**EL VOLKSWAGEN
MÁS EXITOSO DE
TODOS LOS TIEMPOS.**



21.517.415

El récord de producción que batió el 26 de junio de 2002, superando al escarabajo.

GTI

GRAND TOURER
INJECTION

ABS

ANTI-LOCK
BRAKING SYSTEM

TDI

TURBOCHARGED
DIRECT INJECTION

ESP

ELECTRONIC
STABILITY PROGRAM

DSG

DIRECT-SHIFT
GEARBOX

TSI

TURBOCHARGED
STRATIFIED INJECTION

MIB

MODULAR
INFOTAINMENT
MATRIX

MQB

MODULARER QUERBAUKASTEN
[PLATAFORMA MODULAR
TRANSVERSAL]

CARRERA DE LA MUJER

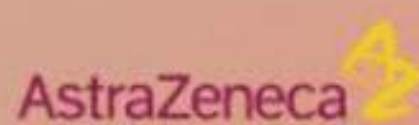


ÚNETE
A LA
MAREA
ROSA

OYSHO



VEHÍCULO OFICIAL
VOLVO



DRUNI

GRAN CANARIA 10 de marzo | VALENCIA 14 de abril | MADRID 12 de mayo
VITORIA 2 de junio | GIJÓN 16 de junio | A CORUÑA 22 de septiembre
ZARAGOZA 10 de octubre | BARCELONA 17 de noviembre | SEVILLA 24 noviembre

www.carreradelamujer.com

NUEVA ERA

La denominación no es nueva, pero sí su atribución. Y es que la transición electrificación ha llevado a Audi a transformar sus identificadores históricos, pasando los números impares a identificar a las versiones térmicas. De ahí que el nuevo A5 sea, en realidad, la nueva berlina sustituyendo al mitificado A4.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA





El guion está escrito. Audi será a medio plazo una marca plenamente eléctrica, pero esa transición se hará con dulzura, progresividad, sin desatender las todavía hoy grandes líneas del negocio, y éstas no son otras que la tecnología de combustión. De ahí el esfuerzo que ha cristalizado en la nueva plataforma de motores de combustión. Su denominación PPC se refiere a Plataforma Premium Combustión, montará motores en posición longitudinal y no se echa en falta en esta primera interpretación la tecnología Eco, con un sistema de microhibridación que va algo más allá de lo habitual y permitiría asemejarla a una híbrida convencional. Más adelante se esperan versiones híbridas enchufables y el aumento de las opciones con tracción integral.

Nueva plataforma y nueva lógica detrás de las denominaciones que usará



PROPORCIÓN AUREA

La proporción 2/3 del total para chapa y 1/3 para cristal es una proporción clásica que en este caso permite a los diseñadores jugar a crear sensación de movimiento y dinamismo.

Audi, con los números impares identificando a automóviles de combustión y los números pares en los eléctricos, manteniendo la A para los turismos y Q para los SUV. Así pues, el nuevo A5 es por derecho propio el sustituto de la familia Audi A4, y lo hará con las versiones clásicas Avant y Sedan, con ciertas funcionalidades de los Sportback dado lo inclinado de su pilar C y apertura del maletero. Eso sí, se descartan interpretaciones complementarias tipo coupé o cabrio, sin demasiada importancia desde la lógica comercial.

IMPONENTE

Las dos interpretaciones Audi comparten longitud y anchura (4,83 y 1,86 m) y amplían en nada menos que 80 mm

la distancia entre ejes, para un total de 2,90 m; de ahí que se espere espacio para los pasajeros y no poca capacidad de maletero, limitado por el diseño exterior se reduce a 445 y 476 l respectivamente, lo que sin ser criticable no es, para nada, elogiable. Demuestra en realidad como el espacio para los pasajeros ha sido priorizado sobre la máxima capacidad de carga, lo que no es malo cuando hablamos de un coche familiar.

Es novedoso también el diseño exterior, tan poderoso como limpio, con

unos voladizos —especialmente el delantero—, bastante cortos y en el A5 aparece un techo descendente con un portón trasero que bien podría ser el de un Sportback más que un Sedan al uso y un paragolpes en el que la firma digital por ledes adquiere nueva importancia. Porque no sólo ofrece diferentes patrones, sino que los traseros, de tipo OLED de segunda generación incorporan funciones adicionales de comunicación como el patrón en forma de triángulo que se conmuta con las luces de emergencia.

LA TRANSICIÓN A LA ELECTRICIDAD
SE HARÁ SIN PRISA, CON DULZURA Y
SIN DESATENDER LA TAN RENTABLE
TECNOLOGÍA DE COMBUSTIÓN



El interior es espectacular, presidido por el imponente MMI panoramic display, el conjunto de pantallas que, opcionalmente, puede incluir una tercera, de 11,9" frente al pasajero delantero que podría recrearse durante la conducción con contenidos en streaming o incluidos en el sistema. Se ve complementado por una pantalla multigunción de 14,5" y el Audi virtual Cockpit de 11,9".

AUTÉNTICO HÍBRIDO

La gama de motores en la familia A5 comienza inicialmente con un TFSI 2.0 de 150 CV y se ve complementada por dos propuestas de tecnología micro híbrida, con un motor eléctrico de 18 kW que no sólo se encargaría del movimiento al maniobrar o baja velocidad —a pesar de que se mantiene la marcha atrás mecánica por si hubiera que maniobrar en condiciones de alta exigencia como pendientes arrastrando un remolque—. Este motor eléctrico es capaz de recuperar hasta 25 kW, lo que permite reducir el número de veces que vaya a utilizarse el sistema

hidráulico de fricción, que estrena un nuevo acoplamiento que según los responsables de Audi debe proporcionar una experiencia de uso muy natural. Es nuevo también el sistema de aire acondicionado, con el compresor disociado del funcionamiento del motor térmico, lo que favorece mantenerlo en funcionamiento cuando el coche se esté moviendo en modo eléctrico. Y es que sin ser un híbrido al uso sino un microhíbrido de 48 voltios, podría acercarse a la decena de kilómetros en modo cero emisiones en las condiciones más favorables de circulación.

Es el sistema presente tanto en el motor TDI 2.0 twin dose de 204 CV y 400 Nm entre las 1.750 y las 3.250 rpm que con un cambio de doble embrague se ofrece en versiones de tracción delantera e integral, y en el TFSI 3.0 de 367 CV del S5. Éste, lógicamente, cuenta con tracción a las cuatro ruedas y el diferencial deportivo con reparto vectorial del par afinado para incrementar las sensaciones de conducción, de precisión y dinamismo como ha caracterizado a los S4. **A**

AL ALZA

Audi ha movido hacia arriba al nuevo A5 en clave de ganancia de espacio, refinamiento y chasis. Ahora hay más diferencia de firmeza de amortiguación entre los modos Comfort y Sport.

OPINIÓN



Óscar Díaz

ESTRATÉGICO

El nuevo A5 es un modelo fundamental para Audi por varias razones. Lo es por recoger el testigo de una tradición de más de 30 años. Lo es por entrenar la plataforma premium de combustión y porque muestra la confianza de la marca en las berlinas y en la combustión, pese a que ambas corren peligro en Europa, y lo hace escalando posiciones en la cadena de valor frente al modelo que sustituye. Bye bye A4, bienvenido nuevo A5.

UN PASO ADELANTE

La transformación de Audi en marca eléctrica tiene en el A6 e-tron un interesantísimo punto de paso. Por primera vez un eléctrico se produce con dos carrocerías, anuncia una autonomía máxima de 750 km e incluye una versión S de 503 CV.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA





Con el paso del tiempo y la naturalización de lo eléctrico e-tron ha dejado de ser un nombre propio y pasado a ser un apellido identificador que en este caso no hace sino recalcar la condición de cero emisiones del A6 —recordemos que a partir de ahora las denominaciones con guarismo par serán siempre eléctricos—. Llega a finales de año con dos formatos de carrocería (Sportback y Avant) con una apuesta clara por la funcionalidad que añade un plus al lujo y dinamismo que se presupone a todo Audi.

Sus argumentos tecnológicos imponen. He hecho suponer la segunda interpretación de la plataforma PPE con todo lo que ello implica de capacidad y versatilidad de carga rápida; de batería, con 95 kWh de capacidad útil; de autonomía, con un máximo de 750 km entre recargas; de potencial de equipamiento e infoentretenimiento y de potencial dinámico. No en vano no se echa en falta una versión S6, de tracción a las cuatro ruedas mediante un motor en cada eje (asíncrono el delantero) y un diferencial central Sport mejorado que incorpora una función de Torque Vectoring. Lleva la potencia máxima hasta los 370 kW (405 momentáneamente al accio-



HÍPER SELECTO

Como en su día el A6 térmico, éste resulta de lo más exclusivo, con un precio de salida de 81.115 para el SPortback (83.615 el Avant) y 104.500 el S6 (107.000 el S6 Avant).

nar el Launch Control), que hace pali-
decer al A6 «normal» de 270 kW. Y es
que los notables 5,4 s necesarios para
pasar de 0 a 100 km/h se convierten
en 3,9 en el caso de los más potentes,
que se benefician de ser más potentes
y con una tracción espectacular. Eso sí,
esa capacidad superior implica un ma-
yor consumo energético, que en el caso
más desfavorable supondría una dife-
rencia de 1,6 y 1,8 kWh/100 km respec-
tivamente hablando de las versiones
Avant y Sportback que reduciría la au-
tonomía máxima a para un total de 670
en el S6 e-tron Sportback —30 menos
el Avant— en vez de los 750 que anun-
cia el dos ruedas motrices, próxima si
no superior a la autonomía de un auto-
móvil térmico.

¡CÓMO CARGA!

Funcionar a partir de un sistema de
800 voltios permite que el A6 e-tron
vaya a ofrecer unas opciones de recar-
ga impresionantes. Inicialmente por
corriente alterna empieza en 11 kW
aunque unos meses después opcional-
mente se podrá elegir un dispositivo de
22 kW, que llenaría la batería en unas
cinco horas. Mucho menos habría que
esperar cuando lo conectemos a una
unidad de corriente continua y alta
potencia. Podría asumir hasta 270 kW,
una barbaridad que sólo algunos car-

gadores ofrecen hoy, y en otros menos
capaces podría desdoblarse en dos sis-
temas de 400 voltios actuando en pa-
ralelo y cada uno recibiendo hasta 135
kW. Es lo que Audi denomina Bank
Charging y una de las claves para recu-
perar hasta 310 km en 10 minutos o pa-
sar de un 10 a un 80% de carga en 20 y
evidencia cómo la electricidad sí pue-
de ser una opción.

El complemento del sistema de car-
ga es una frenada regenerativa capaz
de aportar puntualmente hasta 220 kW
que le servirían para afrontar, según in-

LA TECNOLOGÍA DE 800 VOLTIOS
PERMITE RECARGAS DE HASTA 270
KW O DIVIDIR LA RED EN DOS DE 135 SI
EL ALIMENTADOR NO ES TAN POTENTE



formación de la marca, hasta el 95% de los procesos de frenado sin intervención del sistema hidráulico de fricción. De ahí que, por el momento, posiblemente hasta la aparición de un RS6 e-tron, no vayan a aparecer los discos de freno cerámicos que la marca tiene en su cajón de soluciones de ingeniería.

AFINADO AL LÍMITE

Buena parte de esta diferencia viene dada por la aerodinámica, magnífica en el caso del Avant (Cx de 0,24) y espectacular, de 0,21, en el Sportback y conseguida por un completo cóctel en el que la longitud de la carrocería (4,93 m en ambos casos) tiene su importancia. El diseño es estilizado y alude a propuestas nuevas en cuanto a proporciones metal/vidrio, a una nueva identidad en el frontal, con la parrilla singleframe enmascarada y cerrada, y unas novedosas aperturas que canalizan el aire según lo deseado. La línea de techo es alargada y plana y queda rematada por un pilar trasero de lo más inclinado. Adicionalmente, un detalle insertado en negro en las puertas va a

indicar la posición exacta de la batería dentro de la estructura.

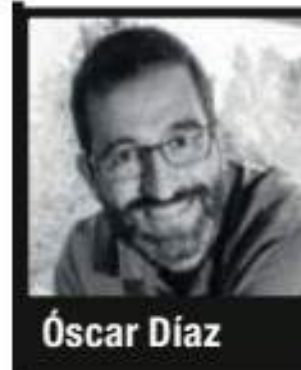
El interior impresiona por sensaciones de calidad y de espacio y por propuestas que van más allá de la imagen, como los tiradores de toque suave y accionamiento electrónico, los ultra modernos aireadores o, por supuesto, el MMI Panoramic Display. Éste está formado por dos pantallas, el virtual Cockpit de 11,9" y la multifunción de 14,5", y puede ser complementado por una opcional adicional delante del pasajero delantero, de 10,9, en la que podrá reproducir contenidos digitales en streaming o en local. Lógicamente la pantalla no será visible desde el puesto de conductor con el coche en marcha.

El repaso a lo que ofrece el A6 e-tron no estaría completo sin incluir los grupos ópticos, de tecnología led, que favorecen no sólo hasta ocho firmas lumínicas diferentes, sino en los grupos traseros —OLED— incorporar funciones de comunicación con otros vehículos, como la conmutación de unos pequeños triángulos que se encenderían al accionar el warning. **A**

SÚPER ACOGEDOR

Con 4,93 m de longitud hay espacio de sobra atrás para las piernas de los pasajeros, aunque las rodillas quedan algo elevadas. El techo solar permite oscurecerse selectivamente.

OPINIÓN



Óscar Díaz

ME LO CREO

Propuestas como ésta te hacen creer en el coche eléctrico por sus 750 km de autonomía anunciada, potencial de recarga [310

km en 10 minutos] capacidad dinámica asegurada y refinamiento máximo. Lástima que su precio de partida supere los 80.000 €, pero claro: es un A6 y en esos precios se movían los TFSI 55 quattro actuales que igualan en potencia al nuevo Audi A6 Sportback eléctrico.

[32.026 € | 143 CV | 4,7 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

EL MULTIUSOS MEDIO

El Symbioz entra en escena en la gama de Renault como "una navaja suiza", o coche de todo uso. Realizado sobre la plataforma CMF-B, la misma del Captur, llena ese hueco intermedio hasta el Austral con una mecánica conocida de 143 caballos full hybrid.

JUAN MANUEL GARCÍA RUBIO. FOTOS: RENAULT







El segmento de moda en Europa, el C, está llenando de frenética actividad a los fabricantes de coches. Supone el 39% de las ventas y va en aumento (31% en España). Como además es un segmento "multienergía" se maridan unas ciertas características con otras, como las mecánicas eléctricas o híbridas. Es el caso que nos ocupa con la denominación E-Tech full hybrid de Renault.

El Symbioz milita ahí y cubre huecos porque Renault no deja básicamente ninguna grieta en sus posibilidades de elección a la hora de adquirir vehículo, como siempre lo ha hecho, y ahora le toca el turno al Symbioz con sus 4,41 metros de longitud. Eso le hace estar entre el Captur, con el que comparte plataforma (la CMF-B), y el Austral (plataforma CMF-CD). Aunque fuera de

esos códigos internos, en la práctica el Symbioz es diecisiete centímetros más largo que el Captur, para situarnos en el contexto espacial más real (y 10 menos que el Austral). Para algunos, sería un "Gran Captur", pero es mucho más que eso porque viendo un coche y otro, y con toda la carga genética de la marca, son dos coches distintos, o al menos otro con características distintas.

¿REALMENTE MULTIUSOS?

Dentro de Renault, el marketing interno lo vende como "una navaja suiza" que vale para todo, de ahí que sea un multiusos... aunque con sus limitaciones y muchas ventajas. Renault está produciendo coches de mucha calidad visual a primera vista, y también en el interior, así como de calidad de rodadura y general. El Symbioz las aglutina todas en un coche de conducción

NO SE LE PUEDE NEGAR UN FUERTE Y POSITIVO IMPACTO VISUAL CON UN BUEN PORTE QUE TRANSMITE BUENAS SENSACIONES

LALIGA
BUSINESS SCHOOL

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

Organizado por:

LALIGA

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



Febrero 2025

Más información en:

<https://business-school.laliga.com/>



LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.



muy placentera, con un equipamiento amplio y un interior como mínimo de notable alto, amén de una modularidad conocida pero no por ello menos interesante, como es que la banqueta trasera pueda recorrerse hasta 16 centímetros en sentido longitudinal y así tener más o menos maletero en función de las necesidades momento. No es que sea un invento de Renault, como si lo es ese gran techo solar opaco (Solarbay), porque otros coches del mercado también lo tienen y hasta el ya mítico Twingo lo tenía. Pero es una buena razón de utilidad en el reparto del espacio interior en un momento dado.

En cuestión de equipamiento, hasta 29 ADAS componen ese servicio de ayudas sin el que ahora sería difícil vender un coche, al menos como argumento, pero también las más de 50 apps de sus sistema de entretenimiento en el que resalta esa pantalla central

APORTACIONES

Su tamaño intermedio, que no pequeño, y por encima del Captur, le distingue. Las ruedas pueden ser de 18 o 19 pulgadas con un diseño específico y atractivo, y este color azul Mercurio es nuevo.

DE GRAN NIVEL

El Renault Symbioz E-Tech full hybrid con acabado Esprit Alpine es de corte más deportivo... bueno el de aire más deportivo, porque en realidad no varía ninguna de las características técnicas ni motrices de este modelo: idéntica potencia, las mismas prestaciones, la misma suspensión, la misma dinámica...

Primero por el nombre, Alpine, que se identifica en el coche con el logo en azul como el de la marca del mismo nombre, y dentro en la firma de los asientos o en las costuras en azul, amén de algunos tapizados en el mismo color. Además, hay partes también pintadas en color negro y/o gris, o también en aluminio con el nombre de Alpine, como en el quicio inferior de las puertas delanteras. También se distingue por las llantas de diseño específico y en 19 pulgadas ya de serie. Tiene un precio a partir de 33.466 euros, o sea, entre el acabado más básico o Techno, y el más caro, o Iconic. De serie, esta versión "deportiva" cuenta además con acceso sin llave, lunas traseras tintadas, carcasas de los retrovisores en negro, tapicería Esprit Alpine, volante de cuero, paragolpes en el color de la carrocería, tiradores exteriores en el mismo color del resto del coche, y un largo etcétera. Algunas opciones son los neumáticos all season por 400 euros, el sistema de sonido Harman Kardon por 850, la pintura metalizada por 700, el techo Solarbay por 1.500, o la cámara de visión 360° por 700, entre otras cosas.



AL COMPLETO

El acabado Techno está desde 32.026 euros, el Iconic, desde 34.906 y el Esprit Alpine, más deportivo.

SUPERPRUEBAS MOTOCICLISMO

ESPECIAL



APRILIA TUAREG 660 // BMW M 1000 R // DUCATI DESERTX
DUCATI STREETFIGHTER V4 S // HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER
HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S // HONDA CB750 HORNET
HONDA XL750 TRANSALP // KAWASAKI Z650 RS
MOTO GUZZI V100 MANDELLO S // SUZUKI GSX-8S
SUZUKI V-STROM 800DE // TRIUMPH TIGER 900 GT PRO
YAMAHA MT-10 // ZERO DSR/X

5,95 €



YA EN TU KIOSCO

www.sportlifeiberica.es



AL DETALLE

Un interior de calidad, muy equipado (hasta 29 ADAS) con detalles como el techo Solarbay, que se opaca en dos mitades. Maletero entre 434 o 548 litros (sin abatir los asientos) solo con recorrer la banqueta (hasta los 16 cms). La pantalla central al estilo de otros de la casa, como el cambio automático. Tiene tres motores, uno de gasolina de 94 caballos, más dos eléctricos, uno de 49 CV de apoyo e impulsión si se da el caso, y otro de 20 como motor de arranque, con un total de 143 caballos.





del salpicadero, otro imprescindible ya en este mundillo. Además de eso, y lo mencionado anteriormente, el portón eléctrico es de serie, las ruedas pueden ser de 18 o 19 pulgadas dependiendo de las opciones y/o el acabado de comercialización inicial (Techno, Espirit Alpine e Iconic) o el famoso techo translucido y que ocupa prácticamente toda la superficie del mismo. Como detalle, cuando haya cuero no será animal.

HÍBRIDO AUTORRECARGABLE

En la línea de los recientes lanzamientos de Renault sobre hibridación, el Symbioz tira de mecánica conocida, por ejemplo, en el Captur, y opta por la denominación propia de E-Tech full hybrid autorrecargable, de dos motores, gasolina y eléctrico. Bueno, más otro eléctrico en realidad utilizado como es habitual para arrancar el motor y otras funciones. El de gasolina, de 94 caballos de potencia, y el eléctrico al uso para apoyar e incluso mover el coche en ciertas circunstancias, de 49 caballos que, juntos, le vale para destacar con la etiqueta ECO y 143 CV. El cambio automático es multimodo y con cuatro relaciones, aunque sin embrague ni sincronizadores de ningún tipo ya que el motor eléctrico de arran-

QUE NO FALTE

Con tanto modelo suelto, el nombre en grande y que no falte para su correcta identificación. El portón eléctrico, de serie.

que se encarga de ello y con un resultado muy suave sin percepción para el conductor en el manejo. El consumo medio oficial está por debajo de los 5 litros para un coche relativamente liviano (no llega a 1.500 kilos) y permite también circulación eléctrica por botón si es posible, lo mismo que prioridad a la recarga para tener como mínimo un 40% de la batería a punto. Con un depósito de combustible de 48 litros y la batería cargada, Renault dice que tiene autonomía más de 1.000 kilómetros. Eso supone una gran ventaja muy por encima del marketing de multiusos del coche, pues es un tracción delantera pero que como coche para utilización en ciudad y carretera, y cómodo para cuatro personas incluso detrás, resulta muy atractivo. Más adelante, probablemente para finales de este año o principios de 2025, se anuncian otros Symbioz microhíbridos incluso con precios base inferiores (sobre 30.000 euros), lo mismo que el acabado Evolution (inferior al Techno). [a](#)

ES CÓMODO, AMPLIO POR DENTRO Y PRÁCTICO, DE DIRECCIÓN BIEN ELEGIDA, CON MOTOR DE ÓPTIMA RESPUESTA Y BIEN EQUIPADO

DATOS TÉCNICOS

Precio desde 32.026 €



MOTOR Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema 143 CV

Par global del sistema n. d.

Motor térmico

Tipo Gasolina, delantero transversal
Cilindrada y cotas 1.598 – 78 x 83,6 mm
Alimentación Inyección indirecta, dos árboles de levas en culata
Compresión 10,8:1
Potencia máxima 69 kW CEE (94 CV)
Par máximo 148 Nm CEE

Motor eléctrico

Tipo Delantero transversal
Potencia máxima 36 kW (49 CV)
Par máximo 205 Nm
Transmisión Delantera
Embrague no tiene

Baterías

Tipo Iones de litio
Capacidad 1,2 kWh (0,85 útiles)

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera Independiente, tipo McPherson
Susp. trasera Rueda tirada con elemento torsional
Frenos delanteros Discos ventilados (296 mm)
Frenos traseros De tambor (260 mm)
Dirección Cremallera eléctrica
Neumáticos 215/55 R18
Coeficiente Cx n. d.
Largoxanchoxalto 4.413x1.797x1.575 mm
Batalla 2638
Peso oficial 1.498 kg
Depósito comb. 48 l
Maletero 434/548/1.582 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx. 170 km/h
Acel. 0-100 km/h 10,6 s
Consumo combinado WLTP 4,7 l/100 km
CO₂ 105 gr/km

OPINIÓN



J.M. Gª Rubio

MÁS QUE CORRECTO

Uno de más de la familia Renault con etiqueta ECO. Y desde luego, mucho más que un coche correcto.

Ni un pero a su conducción, agradable y suficientemente potente, amén de consumos, cuando menos, bajos. Y aunque Renault hace bien en "cubrir huecos" para los compradores, a veces conviene que ellos lo sepan con precisión.

[18.790-19.890 € | 45-65 CV | 225 KM | ETIQUETA 0]

ASÍ, SÍ

Se ha modificado la imagen, pero lo mejor va por dentro en actualizado equipamiento de seguridad, en un ambiente igual de robusto pero mucho más vistoso o en una conducción que añade aplomo extra. Sigue teniendo la baza de su competitivo precio pero, ahora, tiene también más rivales.

RAÚL RONCERO. FOTOS: DACIA







Probablemente no sea el coche más adecuado para quien vive en pleno centro urbano —ya sabes, si no tienes un garaje con un punto particular donde cargarlo, estás KO—, pero para quien accede diariamente desde la periferia, el Spring es, posiblemente uno de los mejores coches "comodín". Antes ya lo era por ofrecer una autonomía más que suficiente para ese tipo de utilización, y desde que existe el motor de 65 CV, porque podías moverte con diligencia en las carreteras de acceso al núcleo urbano. Ahora lo es, además de por todo ello, porque tiene más asistentes de seguridad, su conducción ofrece más aplomo y su interior es más vistoso. Y todo ello costando prácticamente lo mismo que antes.

La gama no puede ser más fácil de configurar: 1.000 euros extra por saltar del motor de 45 al de 65 CV y otros 1.000 euros por pasar al equipamiento

superior, pero yo lo haría aún más fácil: el motor de 45 CV carece de sentido para el cliente particular, aunque te lo parezca a ti que sólo utilizarías el Dacia Spring en la ciudad, porque tarde o temprano te tocará salir de ella aunque sea por una carretera de circunvalación tipo M50 madrileña, y descubrirás que es un motor de mínimos.

Te aseguro que es algo que no te pasará con la motorización de 65 CV, su-

ficiente para meterse a ritmo del tráfico si necesitas hacer una pequeña incursión, diaria o no, por autopista. Todo un acierto añadir un modo de frenada regenerativa B que se acciona desde la nueva palanca —algo tosca, por cierto—, con una intensidad en su retención muy adecuada para frenar lo suficiente el coche pero sin que resulte excesivamente molesto; una pulsación al citado mando que ahora reemplaza

EL DACIA SPRING ES LO QUE LA SAL EN COCINA, EL MEJOR INGREDIENTE PARA QUE LAS CIUDADES ESTÉN "EN SU PUNTO" EN CUESTIÓN DE MOVILIDAD INTELIGENTE Y LIBRE DE EMISIONES



a la anterior ruleta giratoria conmuta en estos modos D y B, de forma rápida y sencilla, evitando el coste de unas levas tras el volante.

MÁS DE LO QUE PARECE

De todo cuanto ha cambiado el Dacia Spring, el avance más importante es que es un coche que tiene más seguridad y aplomo. La marca no anuncia tantas mejoras de chasis como las que yo he podido sentir al conducir estas nuevas versiones, pero me parece que está claramente mejor amortiguado —no sabría decirte exactamente cuánto puede aportar la nueva llanta de 15 pulgadas que ahora pueden montar los Extreme—, tiene una dirección más precisa y la rueda delantera interior no se “descuelga” tanto como lo hacía antes al abordar rotondas o giros cerrados, ofreciendo una motricidad superior. Lo único que no he podido comprobar es si es igual o menos sensible que antes al viento lateral,

ASÍ ES LA GAMA.

Sigue habiendo dos motores, con 45 y 65 CV. El primero sigue solo disponible con acabado Expression, por 17.890 euros; el segundo se puede adquirir con esa misma definición, por 18.890 euros, o en el nivel Extreme, por 19.890 euros.



NUEVAS FUNCIONES

La batería sigue siendo la misma que antes y con sus 26,8 kWh de capacidad proporciona 225 km de autonomía media en las dos versiones si haces una conducción mixta. En rigurosa ciudad, o incluso en vías de circunvalación con velocidades que rondan los 70-90 km/h, podrías incluso superar ese radio de acción. Al menos, esa es mi impresión tras un recorrido de horas justas para unos 110 km en los que firmamos un consumo final de 12,2 kWh/100, por debajo de los 13,5 kWh/100 km que declara la versión de 65 CV —14,1 kWh/100 para el Spring con la motorización de 45 CV—. Se mantiene la carga en corriente alterna 7 kW; opcionalmente se puede equipar un cargador de corriente continua de 30 kW por un coste de 600 euros que permite cargar la batería al 80% en 45 minutos, aunque solo está disponible para las versiones de 65 CV. Pero si no tienes un punto de carga doméstico, no te la juegues, porque el Dacia Spring no es tu coche por mucho que te empeñes en un urbano eléctrico o te guste este simpático medio de movilidad personal.

Según la marca, un 75% de los usuarios cargan habitualmente el Spring en sus domicilios particulares, pero apuesto que casi su totalidad son conductores que vienen en el extrarradio, en vivienda unifamiliar. Por mi experiencia particular con las versiones anteriores, podrías incluso defenderte perfectamente sin necesidad de montar un wall-box, aunque sí sería recomendable instalar un enchufe reforzado tipo GreenUp. Por cierto, a partir de ahora, la batería del Dacia Spring también dispone de función V2L, convirtiéndose mediante un adaptador en un “powerbank” para suministrar corriente eléctrica a otros dispositivos.



MÁS LUZ

Las luces delanteras siguen utilizando bombillas halógenas aunque el proyector es ahora de tipo elipsoidal.



MÁS SEGURO
 Obviamente, y por normativa, el Dacia Spring también tiene más seguridad activa o dispone de asistentes que funcionan mejor que antes. Por ejemplo, el anterior radar que se utilizaba para la frenada de emergencia ha sido sustituido por una cámara ubicada en el espejo interior, y es también utilizada por el asistente de mantenimiento de carril. No faltan elementos como el detector de fatiga, asistente de velocidad con reconocimiento de señales de tráfico e incluso control de crucero, disponiendo además de la función My Safety que permite configurar asistentes para desconectarlos o conectarlos en bloque con solo pulsar/conformar un único botón, todo un acierto.





uno de los puntos críticos de la versión actual.

En el exterior, Dacia solo ha mantenido los cristales laterales y el techo, aunque se eliminan de estas las barras longitudinales —se pueden pedir ahora en opción—. Juzga tú el diseño, aunque a mí me parece un coche simpático, bien pensado desde el punto de vista de la conducción porque ofrece una visibilidad más que adecuada, voladizos muy cortos y una altura de carrocería lo suficientemente alta para aparcar sin preocuparse si rozamos el paragolpes con el bordillo. El interior ofrece prácticamente el mismo espacio que antes. Se ganan 18 litros extra de maletero —pasa a 308 litros, un volumen más que generoso para ser un coche de 3,7 metros— debido a que se prescinde de rueda de repuesto y los guarnecidos son algo más finos. En la parte delantera se puede añadir opcionalmente un hueco con 35 litros adicionales. Los diferentes huecos que ofrece el Dacia Spring en su interior contabilizan hasta 33 litros de útil almacenamiento para depositar objetos pequeños o medianos.

El diseño del salpicadero es absolutamente nuevo. No hay un solo elemento que esté fabricado con plástico mullido, pero a decir verdad, parece tener solidez de roca, está bien diseña-

do, es muy funcional y la apariencia de los materiales no desdice en absoluto. Todas las versiones disponen de un cuadro de instrumentos digital de 7 pulgadas, semejante al que utiliza el nuevo Dacia Duster, por ejemplo, configurable, claro y bastante legible. Según el acabado, el Dacia Spring dispone o no de sistema multimedia físico. Los Expression en realidad vienen con un soporte para que, a través de una aplicación, podamos convertir el teléfono móvil en la pantalla del vehículo. El sistema Media Nav Live con pantalla de 10 pulgadas es de serie en los Extreme y opcional por 800 euros en los Expression, dispone de navegación conectada y tiene un funcionamiento más que correcto por fluidez y distribución de los menús. Es evidente que el Dacia Spring es un coche más avanzado que antes, aunque su encanto sigue siendo su sencillez, el bajo coste de uso y, cómo no, un precio de compra verdaderamente interesante si consideras el coche como herramienta para desplazarte a la ciudad. Es cierto que está llegando una nueva generación de urbanos eléctricos, como el Citroën e-C3 por ejemplo, pero aunque sea "más coche" y ofrezca algo más de autonomía, la utilidad real es semejante, sino la misma. **a**

DACIA TE ADELANTA EL MOVES III: PUEDES CONSEGUIR UN SPRING 65 CV EXPRESSION POR 11.890 EUROS

TRANQUILIDAD ZEN

A los 8 años o hasta 120.000 km de garantía sólo para su batería, el Spring también puede disponer del programa ZEN: ampliación de garantía desde los 3 a los 7 años, o hasta 150.000 km.

DATOS TÉCNICOS

Precio desde **18.890 €**



MOTOR

Tipo y ubicación	Síncrono de imanes en posición delantera transversal
Potencia máxima	48 kW (65 CV) CEE
Par máximo	113 Nm
Tensión nominal	263 V

TRANSMISIÓN

Tipo y caja de cambios	Tracción delantera. Sin embrague, 1 velocidad
------------------------	---

BATERÍAS

Tipo	Iones de litio
Capacidad total / útil	N.D. / 26,8 kWh
Potencia / tiempo de carga en CA	6,6 kW / 4,9 h
Potencia / tiempo de carga en CC	30 kW / 56 minutos (80%)

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	165/65 R15
Largoxanchoxalto	3.701 x 1.583 x 1.519 mm
Batalla	2.423 mm
Peso oficial	1.056 kg
Maletero	308 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	125 km
Acel. 0-100 km/h	13,7 s
Consumo combinado WLTP	13,5 kWh
Autonomía eléctrica	225 km

OPINIÓN



Raúl Roncero

HATER, QUE TE VEO

Si puedes tener un segundo coche como este, y puedes disponer de un punto de carga en casa, no hay coche más práctico ni

que ofrezca un coste de uso tan bajo por desplazamiento para moverse diariamente por la ciudad y extrarradio como el Dacia Spring... Pero tú, "hater", a lo tuyo, que cada vez quedan menos puntos donde cargar absolutamente gratis.



[16.592 € | 63 CV | 5,1 L/100 KM | ETIQUETA C]

PEQUEÑO SUPERVIVIENTE

El Picanto se renueva y demuestra una vez más la apuesta de Kia por un segmento en claro retroceso. Su nueva imagen y mejor equipamiento hacen que siga siendo un referente para los urbanitas; eso sí, con etiqueta C.

JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: KIA

Hay que agradecer a Kia el esfuerzo por mantener un representante en el complicado segmento A. Cada vez son más las marcas que abandonan este complicado club de los coches pequeños y urbanos, donde el precio que les tendrían que poner para poder cumplir las normas por emisiones hacen que sus ventas sean mínimas. Sin embargo hay un reducto de marcas, entre las que se encuentra Kia, que siguen apostando por ofrecer un coche pequeño eminentemente urbano como es el Picanto.

Y lo demuestra renovándolo sobre todo estéticamente en su exterior (el interior apenas cambia) y dotándole de un equipamiento sobre todo a nivel de seguridad (los famosos ADAS) que permiten seguir siendo un referente. Se ofrece con dos motores atmosféricos, uno de 3 cilindros de 1.0 litros y otro de 4 cilindros con 1.2 litros. El primero cuenta con 63 CV y el segundo con 79 CV, y en ambos casos se puede elegir con cambio manual de 5 relaciones o el mismo robotizado llamado AMT que hace las funciones del automático. El más potente solo se ofrece con

acabado GT-Line, el más completo de todos. El 1.0 tiene ese acabado y otros más básicos llamados Concept y Drive. Si excluimos el Concept que es casi exclusivo para rent a car, desde el Drive al GT-Line el salto es de apenas 2.000 euros y merece la pena por el mayor equipamiento que tiene. Aunque el Drive puede beneficiarse del impuesto de matriculación cero por sus emisiones.

LA OPCIÓN 1.2 MANUAL LA MEJOR

Si me tuviera que quedar con uno sería con el 1.2 que me parece que tie-



EN SU JUSTA MEDIDA

El acabado interior es correcto y su equipamiento se ha incrementado, sobre todo a nivel de seguridad. El diseño apenas cambia.

KIA PICANTO 1.2 MANUAL

Precio: 20.575 €

Motor: Delantero transversal de 4 cilindros. **Cilindrada:** 1.197 cc. **Alimentación:** Atmosférico de gasolina. **Potencia:** 79 CV a 6.000. **Par:** 113 Nm a 4.300 rpm. **Cambio:** Manual de 5 relaciones. **Transmisión:** Tracción delantera. **Suspensión:** McPherson delante y rueda tirada detrás. **Frenos:** Discos (ventilados delante). **Neumáticos:** 195/45 R16. **Cotas largo/ancho/alto:** 3.605/1.595/1.485 mm. **Peso:** 991 kg. **Volumen maletero:** 255 litros. **Prestaciones:** 0-100 en 16,5 s. **Velocidad máxima:** 159 km/h. **Consumo medio:** 5,6 litros/100 km. **Emisiones:** 127 g CO2/km. **Etiqueta:** C

ne la energía suficiente para mover el coche en todos los terrenos y su motor de 4 cilindros es más agradable. Lo que no me parece tan agradable es el cambio automatizado AMT, que hace las funciones de automático y para saltar de marchas, sobre todo subiendo, provoca unos tirones con ese vacío al embragar que no me gustan. Vas dando cabezadas todo el tiempo por ciudad. El sobreprecio es de apenas 1.000 euros, pero en este caso no merece la pena. Por ello el precio de partida es de 16.592 euros, pero para ese acabado Concept muy

GRAN CAMBIO

El diseño exterior es el que ofrece una mayor transformación. Mecánicamente ofrece dos motores y tres niveles de acabado, lo que es bastante para el segmento en el que milita.

básico con cambio manual y motor de 63 CV de 3 cilindros. El más caro sería el 1.2 GT-Line con cambio AMT que cuesta 21.500 euros, si bien prefiero el manual de 5 relaciones por 20.575 euros. **a**

OPINIÓN



Juan I Eguirra

MI PREFERIDO

El más recomendable es el 1.2 en GT-Line [solo hay ese acabado con ese motor] y el cambio manual de 5 relaciones. No solo se agradece más potencia, sino que el motor es un 4 cilindros más fino y llevas llantas de 16" lo que se agradece en el chasis a la hora de un mejor comportamiento. El cambio robotizado AMT no es agradable de usar y mejor descartarlo.



[59.820 € | 253 CV | 1,3 L/100 KM | ETIQUETA CERO]

AMBICIÓN JUSTIFICADA

El nuevo Santa Fe, nuevo en todos los sentidos, crece en ambición, en presencia y en equipamiento escalando posiciones en la escala de valor. Llega en versiones híbridas e híbridas enchufables siempre con siete plazas tracción AWD «de verdad» y cambio automático de seis marchas.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA





Como un metrónomo. Hyundai lleva poniendo un Santa Fe en liza cada seis años desde que en 2000 pusiese en escena lo que entonces era llamado un todo terreno light —el fenómeno SUV aún no había alcanzado a los siete plazas— y que con el paso del tiempo, generación tras generación se ha convertido en toda una referencia para quienes necesitan espacio, tracción y un equipamiento de primera. Y esta nueva generación viene para hacer buena la teoría de la evolución al aumentar la percepción de calidad, refinamiento y agrado de uso, por mucho que pueda echarse de menos ciertos controles manuales de todo terreno como el bloqueo del diferencial.

Su aspecto es contundente, macizo. Tanto, que da la impresión de ser más grande de lo que en realidad es, y de hecho, sus cúbicas líneas hacen que

sea muy fácil darte cuenta de donde están los extremos de la carrocería, lo que facilita notablemente el maniobrar. Eso sí que al conducirlo no parezca enorme no contradice para nada la impresión de enorme espacio que transmite el interior...incluso en una tercera fila de asientos generosa para lo que suelen ser los siete plazas. Es más que las del Peugeot 5008 e infinitamente más que en el Nissan X-Trail,

por citar algunas alternativas. Además, en esa configuración aún ofrece cierto espacio de carga; no demasiado. Apenas una mochila pequeña por pasajero, pero más que sus rivales.

SIEMPRE ELECTRIFICADO

El horizonte Euro7 más que la decadencia de los motores turbodiésel puede estar detrás de la desaparición de esta mecánica en el nuevo Santa Fe,

GENERACIÓN TRAS GENERACIÓN EL
SANTA FE HA CONVERTIDO EN UNA
REFERENCIA PARA QUIENES NECESITAN
ESPACIO, TRACCIÓN Y EQUIPAMIENTO



que ve reducida su propuesta de motores a dos tecnologías tan complementarias como son los híbridos e híbridos enchufables. Ambos cuentan como elementos comunes con el motor de combustión —el T-GDI 1.6 en versión de 160 CV— cambio automático de seis relaciones y una tracción integral de nuevo diseño que reparte selectivamente el par entre ambos ejes en función de la adherencia del terreno sin intervención consciente del conductor.

Lógicamente híbrido e híbrido enchufable difieren en cuanta energía puede llegar a añadir el motor eléctrico (47,7 y 72 kW respectivamente para una potencia máxima combinada de 215 y 253 CV), en su capacidad de aceleración —el enchufable es medio segundo más rápido con 9,3 frente a 9,8 s en el 0-100 km/h) y en el tamaño de la batería, que en el PHEV multiplica prácticamente por 10 los 1,49 kWh del híbrido con etiqueta Eco, para un total

TRACCIÓN TOTAL

El sistema de tracción H Trac distribuye el par entre ejes de modo automático. Combinado con el Multi Terrain Control adopta diferentes umbrales diseñados para cada terreno.



CANARIO UNIVERSAL

Eduardo Ramírez. Ese es el nombre del máximo responsable del diseño de Hyundai en Europa desde principios de junio. Un embajador de la marca nacido en Canarias en 1968 que fue nombrado Chief Designer de Hyundai Design Europe el pasado mes de junio.

Licenciado en diseño del automóvil por la Unviersidad de Coventry y diseño de transporte el Royal College of Arts, Ramírez llegó al Centro de Diseño de Hyundai Europa en 2007 tras su paso por Audi, donde comenzó su carrera como diseñador de exteriores, y por General Motors. Desde su incorporación a Hyundai su carrera no ha hecho sino crecer y en su currículum se encuentran modelos como el i10, el Kona, el Bayon o el Santa Fe, al que ha incorporado parte de su bagaje y vivencias junto a su equipo. Comentaba en la presentación nacional cómo este gran SUV fue empezado a diseñar durante la fase más dura del confinamiento del COVID 19 y cómo también por ello han buscado dotarle con posibilidades outdoor, quien sabe si como alternativa a una camperización —de ahí elementos como la tienda de campaña de techo que incorpora el catálogo de accesorios— o ese ventanal infinito digno de una mansión de ensoñación que supone abrir el maletero si estás mirando desde dentro.

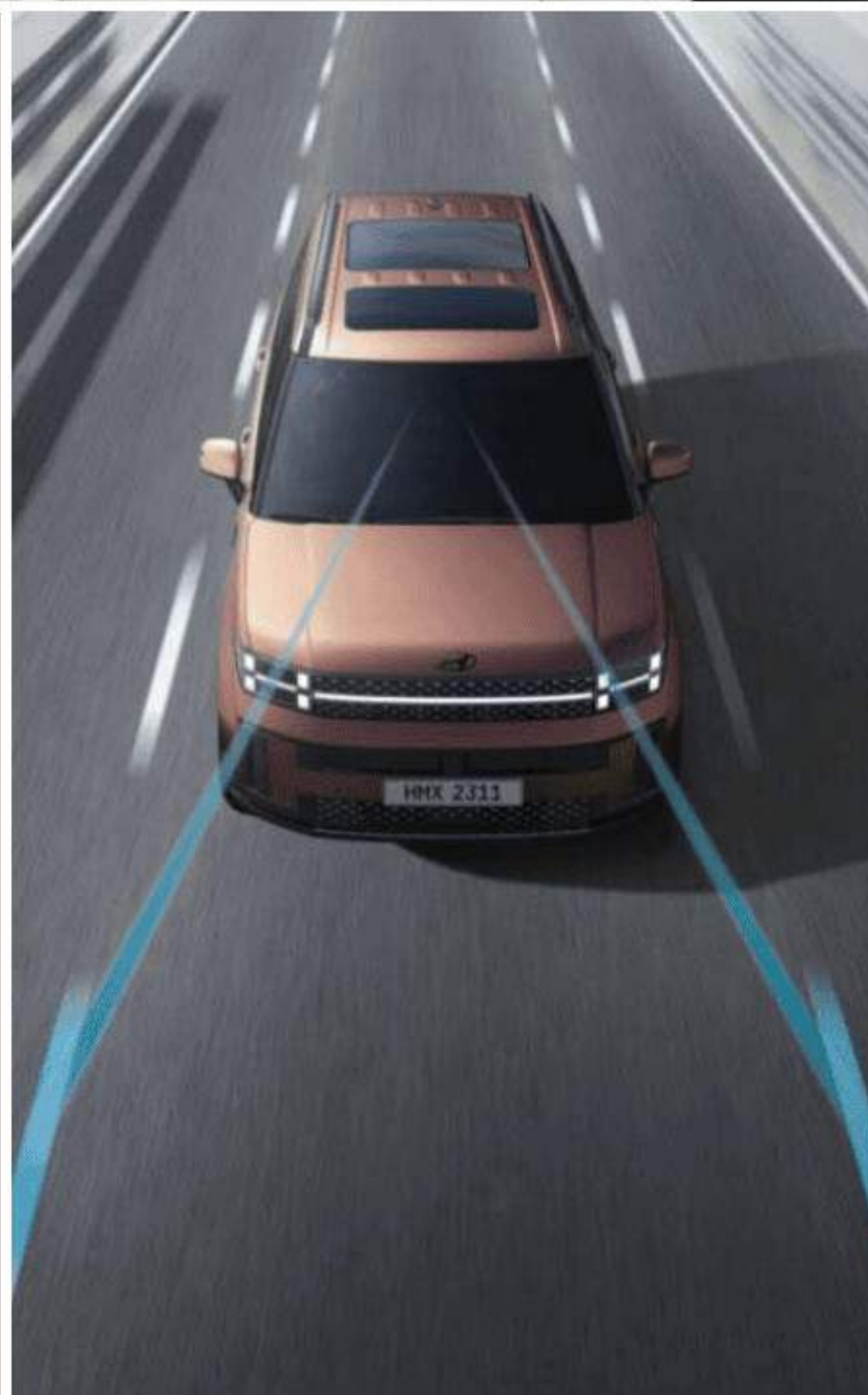


UTILIDAD SELECTIVA

La guantera esterilizadora por tecnología ultravioleta es exclusiva de las versiones Calligraphy.



MAGNÍFICO
 Dos tomas de carga inalámbricas y doble conectividad Bluetooth aumentan las posibilidades de uso. La firma lumínica en forma de H no se extenderá, de momento, a otros vehículos de la marca. Las versiones más equipadas cuentan con Head Up Display y un retrovisor central digital motorizado por la cámara trasera. A partir del acabado Style los asientos cuentan con ventilación y el equipo de audio premium Bose.





de 13,8 kWh. No debes esperar, pese a todo las autonomías eléctricas de récord que algunas propuestas alemanas que se acercan, cuando no superan, los 100 km. En este caso nos debemos conformar con unos buenos 54 km en ciclo medio que con un uso cuidadoso en entornos favorables podrían estirarse hasta cerca de los 70. La diferencia de precio entre ambas es pequeña, menos de 2.000 euros en las versiones más equipadas, y a buen seguro hará plantearse a un buen número de clientes si hacer un desembolso adicional que da acceso a una etiqueta Cero emisiones, mejora la cantidad de kilómetros eléctricos que pueda recorrer y tiene un poco más de respuesta al acelerador. Y lo consiguen sin apenas perder capacidad de maletero, aunque añadiendo casi 130 kilos.

GRAN EQUIPAMIENTO

La nueva generación Hyundai Santa Fe está disponible en cuatro niveles de acabado diferentes que marcarán tanto su estética, con llantas que van desde las 18 a las 20", como los elementos de seguridad complementarios que vaya a equipar. Así pueden encontrarse desde un asistente autónomo a la frenada de emergencia, un sistema de alerta y asistencia al girar en intersec-

TODOS LO LLEVAN

Las cortinillas en las ventanas posteriores son una constante en toda la gama, lo que demuestra cómo Hyundai añade elementos de valor a todos sus Santa Fe.

ciones, asistencia de cambio de carril, un asistente de dirección que ayuda en maniobras evasivas o un asistente de conducción en autopista que ayuda a mantener la distancia permitiendo adelantar a vehículos más lentos. Como nos tiene acostumbrados Hyundai su planteamiento es conservador, lo que redundará en un aumento de seguridad especialmente en largos viajes en autopista,

En el interior la impresión de tecnología es altísima, no sólo por las conexiones tipo C, con carga rápida para móvil de hasta 27 W, sino también por la doble pantalla panorámica de 12,3", la conectividad inalámbrica para smartphone, salidas de aire en la tercera fila o el imponente equipo de audio Bose. Todo esto, junto con los asientos de cuero ventilados son parte del equipamiento de las versiones más equipadas, las que suponen con 67.370 el extremo de una horquilla de precios que comienza por debajo de los 60.000 euros incluso en las versiones enchufables. [a](#)

LOS 54 KM DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA WLTP PODRÍAN ESTIRARSE HASTA CASI LOS 70 EN CONDICIONES MUY FAVORABLES

DATOS TÉCNICOS

Precio **59.820 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	253 CV
Par global sistema	n.d.
Motor térmico	
Tipo	Delantero transversal. 4 cil. En línea
Cilindrada y cotas	1.598 cc y 75,6x89 mm
Alimentación	Inyección directa y turbo.
Compresión	10,5:1
Potencia máxima	117,6 kW CEE (160 CV) a 5.500 rpm
Par máximo	265 Nm CEE (27,04 Mkg) de 1.500 a 3.500 rpm

Motor eléctrico

Tipo	Síncrono. De imanes permanentes
Potencia máxima	72 kW CEE (97,8 CV)
Par máximo	304 Nm CEE (31,02 Mkg)
Transmisión	Integral permanente
Embrague	Convertidor de par

Baterías

Tipo	Iones de litio
Capacidad total / útil	13,8 kWh
Potencia de carga en CA	11 kW
Tiempo de carga en CA	1h30'

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Multibrazo
Frenos delanteros	Discos ventilados (325 mm)
Frenos traseros	Discos macizos (325 mm)
Dirección	Eléctrica. De cremallera
Neumáticos	255/45 R20
Coefficiente Cx	0,29
Largoxanchoxalto	4.830x 1.900 x 1.770 mm
Batalla	2.815 mm
Peso oficial	2.090 kg
Depósito comb.	47 l
Maletero	985 l (máximo)

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	9,3 s
Acel. 0-100 km/h	180 km/h
Consumo combinado WLTP	1,7 l/100 km
Autonomía eléctrica	54 km
CO ₂	38 g/km

OPINIÓN



Óscar Díaz

MUY SOLVENTE

Si necesitas mucho espacio y te gustan los coches bien equipados, el Hyundai Santa Fe debe estar en tu lista de coches a considerar. Porque

tiene todo eso, dos opciones mecánicas de lo más interesantes y un altísimo agrado de uso, con unas suspensiones cómodas y una notable batería de ayudas a la conducción, quizá algo alarmistas.



CRE-CIEN-TE

Si como grupo bate récord financieros, como marca, SEAT sigue demostrando estar en un magnífico estado de forma, consolidando una primera mitad de año con ventas muy superiores al ejercicio pasado. El León sigue siendo pilar de la marca, ahora mejorado en conectividad, oferta mecánica y tranquilidad al cliente.

RRF. FOTOS: SEAT



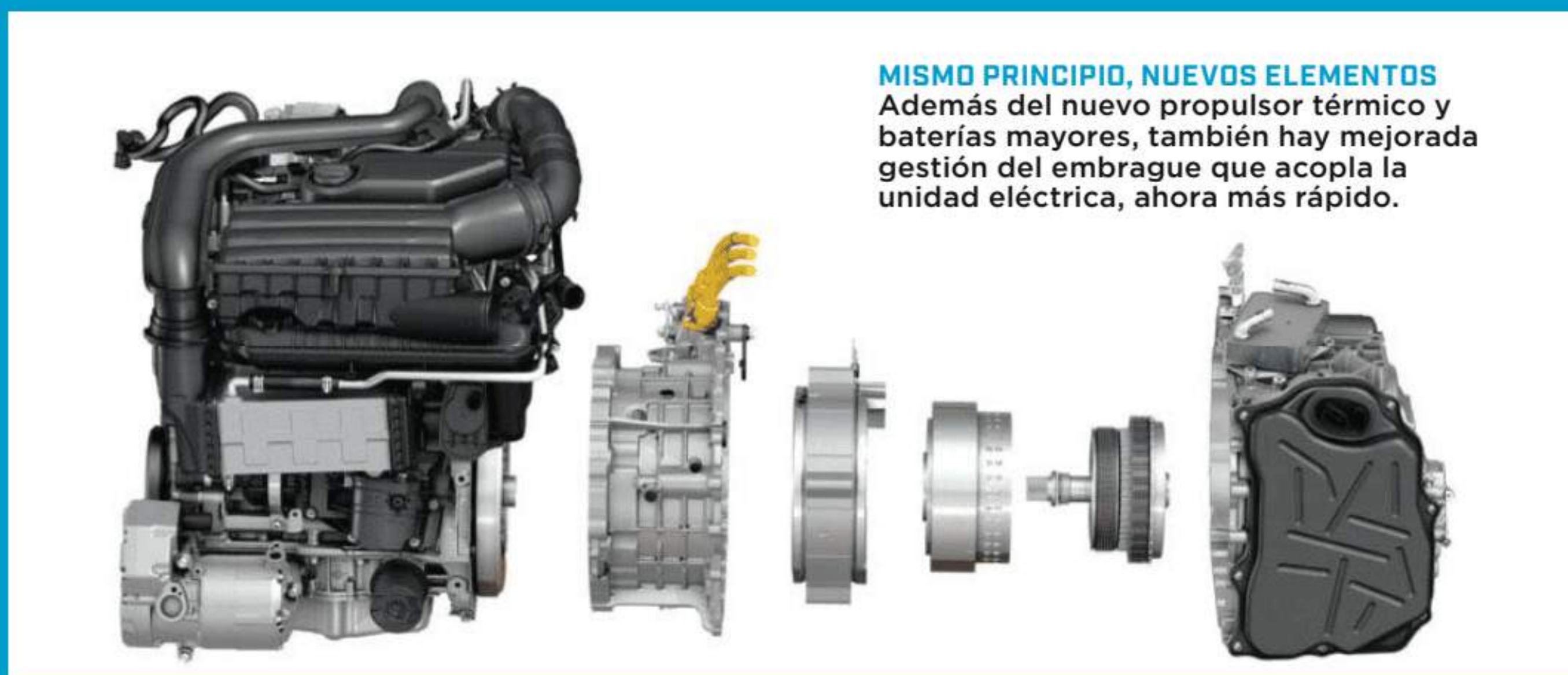


E-HYBRID: MÁS DE 120 KM SIN USAR GASOLINA

El León no se queda atrás en el grupo VW, y esta es una muestra: SEAT no descataloga el híbrido enchufable, lo que supone disponer a partir de ahora de uno de los mejores sistemas de propulsión del mercado. Equipado ya en Cupra León y Formentor, también en VW Golf, Passat o Tiguan, o anunciado también en la nueva generación del Audi A3, SEAT lo ha confirmado para las dos carrocerías del León, aunque estas versiones no se pondrán a la venta hasta finales de año. Probado ya en los renovados Cupra, hemos comprobado que las evoluciones se han traducido en una eficiencia real extra, mayor agrado de uso,

mayor velocidad de respuesta y, sobre todo, una cifra real de autonomía eléctrica que lo convierte en un verdadero eléctrico urbano. Dado el planteamiento del León, solo utilizará la versión de 204 CV, dejando la de 272 para modelos de mayor tamaño o de tintes más deportivos: en los Cupra, por ejemplo, se asocia incluso con el acabado VZ. El cambio y salto respecto a la generación anterior de este sistema de propulsión es considerable tanto en lo mecánico como en la parte eléctrica: adiós al 1.4 TSI en favor del bloque 1.5 TSI, aunque también sigue aportando 150 CV de los 204 CV globales que tiene el sistema

híbrido enchufable. Se sigue empleando el mismo motor eléctrico, con 115 CV, así como el cambio DSG con seis velocidades debido a que los 330 Nm que por sí solo aporta la unidad eléctrica hacen innecesario utilizar una caja como las que ahora son tendencia, con un mayor número de marchas. Por su parte, la anterior batería de 13 kWh deja ahora paso a una de 19,7 kWh, con la que el León podría cubrir hasta 120 km en modo totalmente eléctrico, además de cargar en corriente continua a 50 kW o hacerlo en una toma de corriente alterna a 11 kW —antes, solo CA y a 3,6 kW como máximo—.



MISMO PRINCIPIO, NUEVOS ELEMENTOS
Además del nuevo propulsor térmico y baterías mayores, también hay mejorada gestión del embrague que acopla la unidad eléctrica, ahora más rápido.

1.5 ETSI, LA ESTRELLA

Disponible con 116 y 150 CV, siempre con cambio DSG/7, se ha mejorado la suavidad del Stop&Start, ahora a través de la batería de 48V en lugar de la de 12V. Los TSi "a secas" —etiqueta C— tienen las mismas potencias y van con caja manual.



TRANQUILIDAD GARANTIZADA

Confianza XS —5 años de garantía—, Confianza SEAT —como XS, pero incluyendo el mantenimiento—, posible extensión de la garantía oficial hasta 10 años o 200.000 km —vinculada al vehículo y, por tanto, transferible— o el programa Más Confianza —10 años de garantía y 5 de mantenimiento— son algunas de las posibles alternativas que añaden tranquilidad total a la hora de adquirir, usar y mantener cualquier modelo de SEAT, aunque no todas están disponibles en

todos los modelos. El León, por ejemplo, incluye tres posibles ampliaciones, a 4, 5 o 10 años, con un coste que varía mínimamente según la motorización; en un León 5 puertas 1.5 eTSI/116 Style 25 Aniversario, costarían 209, 290 y 500 euros, respectivamente. En este último caso, se podría ampliar el mantenimiento a cinco años por 500 euros adicionales. En el caso de las variantes PHEV, la batería tiene su propia garantía: 8 años o 160.000 km.

Pocos cambios ha necesitado volver a aplicar SEAT al León para que pueda seguir defendiendo una plaza de honor como uno de los compactos más afinados, equilibrados y competitivos del momento. Si algo ha demostrado el compacto español es que el lenguaje de diseño estrenado en 2020 perdura en el tiempo sin necesidad de realizar ninguna modificación estética de importancia, algo que también indica que la marca dio en el clavo no solo en la línea, sino también en la eficiencia de sus formas, ya sea desde el punto de vista de la eficiencia aerodinámica o del aprovechamiento del habitáculo. Con lupa, podrías ver pequeñas actualizaciones en el exterior, aunque la novedad principal reside en la posibilidad de equipar faros con tecnología Matrix LED, disponibles por primera vez en este modelo.

ÁREA DIGITAL

Avanzar en grupo, paralelamente a modelos equivalentes de Audi, Cupra o VW, tiene ventajas incuestionables

para todos, estandarizando las que posiblemente sean las mejores tecnologías por área. El León incide especialmente en esta renovación en la parte digital y la mecánica, todo ello sin necesidad de realizar profundas modificaciones en el diseño del habitáculo ni acometer muchos cambios estructurales, prueba de la versatilidad de su arquitectura multienergía, manteniendo aún en la gama hasta cuatro posibles tecnologías de propulsión. Un nuevo Digital Cockpit, ahora de 10,4 pulgadas, reemplaza al anterior cuadro de

relojes de 8,25 pulgadas, ofreciendo una mejor interacción con el conductor gracias a su mayor calidad, funciones y posibilidades para ordenar la información. Por su parte, también a partir de ahora, el sistema multimedia alcanza una nueva dimensión, ya sea por su mejorado funcionamiento o mayor tamaño de pantalla.

DE LOS BUENOS, LOS MEJORES

Si el León ya era uno de los modelos con más motorizaciones de su categoría, ahora refuerza la gama en sus extremos,

CUATRO DIFERENTES TECNOLOGÍAS DE PROPULSIÓN, DOS CARROCERÍAS, UNO DE LOS MEJORES CHASIS Y HASTA 11 LÍNEAS DE ACABADO. IMPOSIBLE NO ENCONTRAR UN LEÓN A TU MEDIDA



AL DÍA
El León sigue siendo uno de los modelos con mejor habitabilidad interior y, en el caso de la versión Sportstourer, también de los de mayor capacidad de maletero. Nuevos Digital Cockpit y pantalla multimedia, más avanzados y de dimensiones mayores, concentran las principales novedades en el interior. El e-HYBRID llegará a finales de año y, con él, se completa definitivamente la actualización de este modelo.



FLEX, A TU MEDIDA

Más de dos terceras partes de las ventas de coches nuevos se realizan con una fórmula similar, así que la competencia es doble: el modelo en sí y las facilidades que ofrece cada marca para poder adquirirlo. Con SEAT FLEX, el coche es de tu propiedad, pero puedes ajustarlo según tus necesidades: dar o no entrada, financiar entre 12 y 60 meses, o elegir un kilometraje flexible entre 10.000 y 40.000 km al año, incluyendo el mantenimiento del vehículo.

DESDE HACE YA AÑOS, EL LEÓN LLEGABA CON LOS DEBERES HECHOS EN MATERIA DE SEGURIDAD, OFRECIENDO TODOS LOS ELEMENTOS QUE AHORA OBLIGA EL SISTEMA ISA EN NUEVOS COCHES



y de qué manera, por cierto. En la parte baja, el León se ha despedido definitivamente del propulsor 1.0 TSI y eTSI de tres cilindros —de 90 a 110 CV—, sustituyéndolo por el que, probablemente, sea el mejor propulsor de la categoría con potencia media, el 1.5 de cuatro cilindros. Se ofrece con tecnología TSI —etiqueta C— y eTSI —etiqueta ECO por microhibridación con un aporte de 18 CV—, con 116 o 150 CV en cada caso. Con idénticas potencias, pero con la aún afamada tecnología TDI, el León también sigue ofreciendo sus maratonianos diésel, unificados desde que se lanzó la generación 2020 al bloque de 2.0 litros.

Por su parte, gracias a la nueva generación de propulsores e-HYBRID que progresivamente se está equipando en diferentes modelos del grupo VW, el

León podrá presumir de ser un verdadero coche eléctrico en la ciudad y un eficiente híbrido en carretera. Tienes información de este motor en el recuadro adjunto. Es cierto que SEAT no ha confirmado aún la autonomía eléctrica que tendrá esta versión de 204 CV, aunque es fácil despejar incógnitas viendo las especificaciones de un VW Golf, Cupra León o incluso VW Passat o Tiguan: con absoluta seguridad, superará los 120 km de autonomía eléctrica.

Si hay algo que el León no ha perdido es el carácter ágil y dinámico de su chasis y puesta a punto, algo que este modelo sigue expresando a través de su línea de acabado FR. Junto con la línea Style, la marca ofrece un total de 11 posibles combinaciones de acabado gracias a los paquetes XS, XM, XL,

TENDENCIA

Mejores pantallas, y sobre todo, más grandes. El Digital Cockpit de 8,25" pasa a tener 10,4" y el sistema multimedia puede ser de 12".

XXL, Special Edition o 25 Aniversario, facilitando así la configuración del coche con el equipamiento que mejor se adapta a las necesidades de cada cliente. ¿Una compra maestra en la gama? Sin lugar a dudas, para quien quiera tener en un mismo coche eficiencia, alto nivel de prestaciones, tacto deportivo, buen nivel de equipamiento y espacio descomunal, el León Sportstourer 1.5 eTSI de 150 CV, cambio DSG y nivel de acabado FR Special Edition. Pocos coches podrían darte más, por menos. [a](#)

[50.660 € | 213 CV | 16,9 KWH/100 KM - 522 KM | ETIQUETA 0]

ESTRATEGA

Técnica y táctica podrán alargar el éxito del 3008 porque la marca juega ahora a contracorriente, ampliando la gama eléctrica con versiones electrificadas, o porque, tal como demuestra el E-3008, ofrece ciertas características superiores a la competencia... aunque a un precio fuera del alcance de muchos.

RAÚL RONCERO. FOTOS: FÉLIX MACÍAS









Un verano pasado entre sombrilla y playa, cervezas a pie de chiringuito —quizás más de las debidas— y cenas entre amigos —y amigos de mis amigos— suman, al final, muchas horas hablando de F1, fútbol, política y, cómo no, de coches, especialmente de eléctricos. Y si algo me va quedando cada vez más claro, además de que este tipo de vida te cambia rápidamente el físico, es que el mundo está dividido en dos... tres, mejor dicho si, por simplificar, metemos en el mismo saco a quienes adquieren y usan un eléctrico como herramienta —coches, digamos, como el MG 4—, los que creen no tener infraestructura para tener un vehículo de este tipo en casa o, sencillamente, los que ven al coche eléctrico como una lavadora —aunque muchos no sean capaces de argumentar nada mínimamente razonable—.

MARCA VS ECOSISTEMA

De un lado está el universo Tesla, algo que en cierto modo me parece lógico porque sus coches siguen siendo imbatibles en relación precio, potencia, autonomía, calidades, comportamiento o carga, pero sobre todo porque el usuario percibe a esta marca como un ecosistema integral, y eso es una ventaja que aún perdura —aunque, a día de hoy, BMW le ha quitado la hegemonía en ventas globales de eléctricos— y

MOTRICIDAD

Cierto es que no es un eléctrico excesivamente potente, pero a diferencia de otros modelos de tracción delantera, el E-3008 transmite perfectamente su potencia al suelo.

sigue dando valor añadido; de otro, tenemos a quienes, dentro de sus posibilidades, están dispuestos a pagar por la marca y modelo con el que más se identifiquen, ajenos incluso a características técnicas e incluso precio, y ahí es donde el Peugeot E-3008 tiene mucho que decir.

¿Eléctrico revelación? Tal vez no sólo como vehículo de propulsión a baterías, pero sí auguro gran éxito a la gama por su variedad de tecnologías de propulsión, algo que gracias a su arquitectura STLA Medium lo hace diferente a modelos con arquitectura específicamente eléctrica, y ya sin vuelta atrás, como el VW ID.4/5, Skoda Enyaq, Audi Q4 e-tron, Renault Scenic, Nissan Ariya y otros tantos.

¿Tiene la batalla definitivamente perdida frente a Tesla? Diría que fácil, la verdad, no lo tiene. No hay realmente un coche equivalente a comparar entre las dos marcas porque el Model Y es algo mayor e incluso tiene una versión básica bastante más accesible en precio —41.200 euros en este momento—, aunque algo justa de bate-

DE PROMEDIO, ES POSIBLE RECORRER ALREDEDOR DE 400 KM POR CADA CARGA COMPLETA. LA CARGA IDEAL EN RELACIÓN TIEMPO/KWH ES DE SÓLO EL 70%



NUEVO ESTÁNDAR

Compartido ya con el 5008, el nuevo concepto de salpicadero irá siendo común en los nuevos coches basados en la arquitectura media. Además de buen diseño, tecnología y calidades magníficas, resulta más ergonómico que la anterior generación i-Cockpit. El maletero dispone de un buen compartimento inferior, y sus formas, prácticamente planas, permiten aprovechar perfectamente toda su capacidad. Además de un bonito diseño, los asientos delanteros son cómodos y sujetan de cine; los traseros son fijos, pero destaca la generosa anchura.





ría: 60 kWh y 455 km de alcance para el Model Y Tracción trasera. A un precio más o menos semejante al E-3008 de acceso, tienes un Model Y Tracción trasera Gran Autonomía de 347 CV, baterías de 75 kWh y 600 km de autonomía, todo ellos por 46.900 euros, frente a los 45.600 que cuesta un E-3008 Allure con 213 CV, 73 kWh y 527 km, 50.660 euros en el caso de la versión GT.

Dentro del "otro grupo", Peugeot podrá presumir de ofrecer la mayor batería equipada en un coche de menos de cuatro metros y medio de largo —98 kWh/700 km y 231 CV, de momento, desconocemos el precio—, también una potente versión de dos motores, tracción total y 326 CV, aunque probablemente el mayor o menor éxito de las versiones eléctricas de este modelo dependerá de mi teoría: quien lo compre tal vez no lo haga porque tenga cualidades que le hagan sobresalir claramente sobre otros competidores, sino sencillamente porque le guste el coche,

la marca, su habitáculo, el diseño o cualquier otra característica.

Vaya por delante que es un coche magnífico, pero en su versión 213 CV/75 kWh, que probablemente será la de más tirón, tiene un posicionamiento algo menos favorable por precio, tamaño de batería y autonomía que otros pesos pesados de su misma categoría, como Scenic E-Tech —45.493 € en versión con 218 CV y 87 kWh— o algunos de los coches hechos sobre la arquitectura MEB de VW —ahora tienes un ID.4 Pro de 286 CV y 77 kWh por 44.895 euros—, lo cual incluye también a Ford con su nuevo Explorer —desde 47.465 euros con el mismo motor y baterías que el ID.4—, incluso más afinado en tacto de conducción que los coches con los que comparte arquitectura técnica.

FORMA Y FUNCIÓN

Hecha esta larga introducción, vamos a ver qué de nuevo y de bueno tiene esta

EFICAZ

El E-3008 disimula bien los kilos, dispone de una dirección precisa y una suspensión ajustada para poder conducir rápido entre curvas, pero sin sacrificar el confort.

tercera generación del 3008, que no es poco. En términos de "packaging", es decir, la disposición y organización del habitáculo, STLA Medium permite hacer un coche con más semejanzas a un ID.4 o Enyaq, por ejemplo, que a un Scenic E-TECH, y me explico. Quizás uno de los condicionantes que podrías encontrar en el SUV eléctrico de Renault no es tanto la falta de espacio o modularidad —de Scénic, con acento, no queda nada—, sino la posición en la que van sentados sus ocupantes, muy bajos respecto al suelo —más que en ningún otro modelo semejante—. Pese a que Peugeot sigue fiel al concepto i-Cockpit, la nueva generación —añádele Panorámico— da un giro radical en ergonomía, pero a su vez mantiene un habitáculo mucho más "natural" que el citado SUV francés.

En el debe del E-3008, están las puertas traseras, que no tienen un ángulo de apertura demasiado grande, o un espacio de piernas en las plazas posteriores más bien justo, pero bien aprovechado al poder ir sentado bastante erguido. Debido a un asiento posterior fijo, hay que adaptarse a los 520 litros que ofrece su maletero, capacidad que sí superan modelos de VW y Ford basados en MEB, pero no el Scénic.

SU CHASIS ASIMILA SUS CASI 2.200 KG CON MÁS EQUILIBRIO DE SUSPENSIÓN QUE, POR EJEMPLO, UN ID.4 O MAYOR LÍMITE DE AGARRE QUE UN SCENIC E-TECH

Aunque tengan un aspecto semejante, hay dos versiones del i-Cockpit Panorámico: mientras que los Allure ofrecen dos pantallas conjuntas de 10" cada una, los GT ofrecen la versión "pata negra", compuesta por una impresionante pantalla curvada de 21 pulgadas, lógicamente, con funciones divididas para el cuadro de instrumentos y el sistema multimedia, por cierto, el mejor que ha utilizado la marca hasta la fecha. Si la primera sección me parece extraordinaria por la calidad gráfica, sus posibles configuraciones o lo ordenada y legible que está la información, la segunda lo es, además, por sus funciones, incluyendo un fiable planificador de rutas en el que incluso se puede programar el porcentaje de carga con el que llegar a destino.

Se estrenan también los nuevos i-Toggles, ya conocidos desde el 308, pero en este caso, con diez posibles accesos que facilitan configuraciones individuales. Es cierto que el i-Cockpit Panorámico deja al pasajero en un segundo plano porque accede con dificultad a la pantalla central, pero a cambio, la postura al volante no es tan limitante como en el ecosistema que utilizan el resto de modelos con el i-Cockpit de primera generación. El volante sigue siendo muy pequeño —y achatado: 34x30 cm—; la instrumentación se sigue viendo por encima de él, pero ahora, sea cual sea la talla, es fácil sentarse al volante de forma realmente cómoda, así que es un aspecto por fin corregido, consolidando además una impecable calidad de realización, y sobre todo, tacto de conducción.

CONSUMO Y RECARGAS

Si Renault diseñó un Scenic E-TECH particularmente bajo —7 cm menos de altura de carrocería que el 3008— con la finalidad de optimizar aerodinámica y eficiencia, Peugeot parece contrarrestarlo, sencillamente, con





mayor eficiencia aerodinámica y mejor rendimiento mecánico global, porque hemos medido valores de sonoridad bastante más bajos, pero también consumos algo mejores. Eso sí, un inciso, y a su vez, pequeño tirón de orejas para Peugeot, que deja en nuestro mercado la bomba de calor como elemento opcional incluso en la costosa versión GT, por un precio de 800 euros.

El E-3008 213 CV/73 kWh es un coche con el que puedes cubrir de media alrededor de 400 km por recarga. Esto es equivalente a un consumo de 18,2 kWh/100 km considerando un 40% de uso urbano —17,7 kWh—, otro 40% de utilización variada en carretera y extrarradio —17,3 kWh/100 km— y un 20% de autopista —21,1 kWh— o a velocidades de autopista, conduciendo sin prisas, pero sin pausas... lo que equivale a decir que tienes un pequeño margen de mejora si renuncias al placer de conducción, circulas extremadamente suave, conduces más despacio de lo que te pide el cuerpo y el tráfico, o todo junto.

De momento, las cargas en corriente alterna (CA) son a un máximo de 11 kW, aunque a partir de 2025 se podrá solicitar como opción un cargador embarcado de 22 kW. En cargadores rápidos, la potencia pico es de 160 kW, que en realidad sólo se alcanzan con la batería por debajo del 10%, bajando a potencias de 140 kW de promedio hasta alcanzar el 40% de carga. El resto de caídas se experimentan al 60% —baja a 70 kW—, al 75% —baja a 50 kW— y por encima del 80% —25 kW—. El “cierre”

BUENAS GARRAS

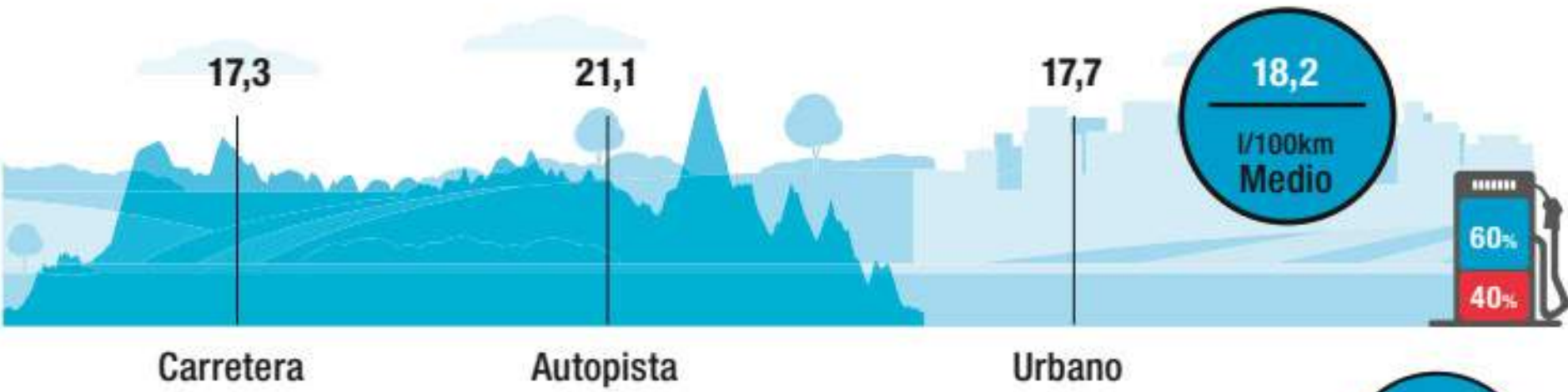
20 pulgadas de eficiente agarre gracias a unas E. Primacy con bajo coeficiente de rodadura. El alerón posterior, de diseño convexo acumula agua que, con el tiempo, podría desmejorar la zona.



VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

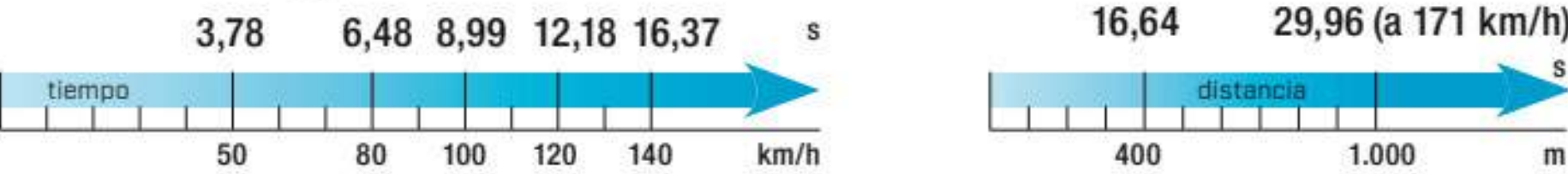
CONSUMOS (l/100 km)



Cifras ligeramente mejores que otros eléctricos semejantes le permiten compensar una batería no demasiado grande en esta motorización. La carga en CC, sin embargo, me parece menos eficiente de lo esperado entre el 60 y el 80 por ciento.

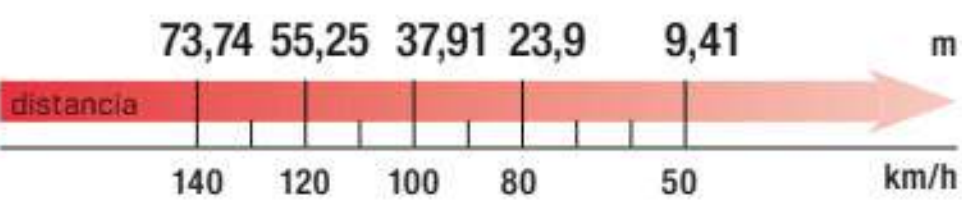
PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)



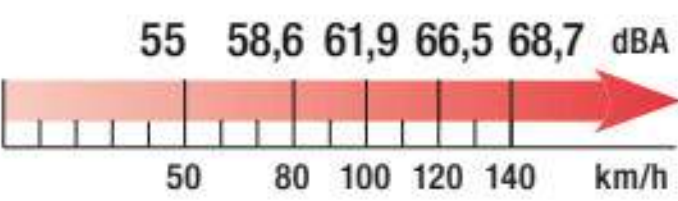
Su afinada mecánica aporta caballos de calidad, más que suficientes para conducir con agilidad, pero sobre todo, suave como la seda a la hora transmitir la potencia al suelo.

FRENADA (s)



Equilibrio entre distancias, mordiente y tacto de pedal incluso cuando frenamos y actuamos al mismo tiempo sobre la frenada regenerativa —tres niveles: -1,8, -1,2 y 0,6 m/s2—.

SONORIDAD (dBA)



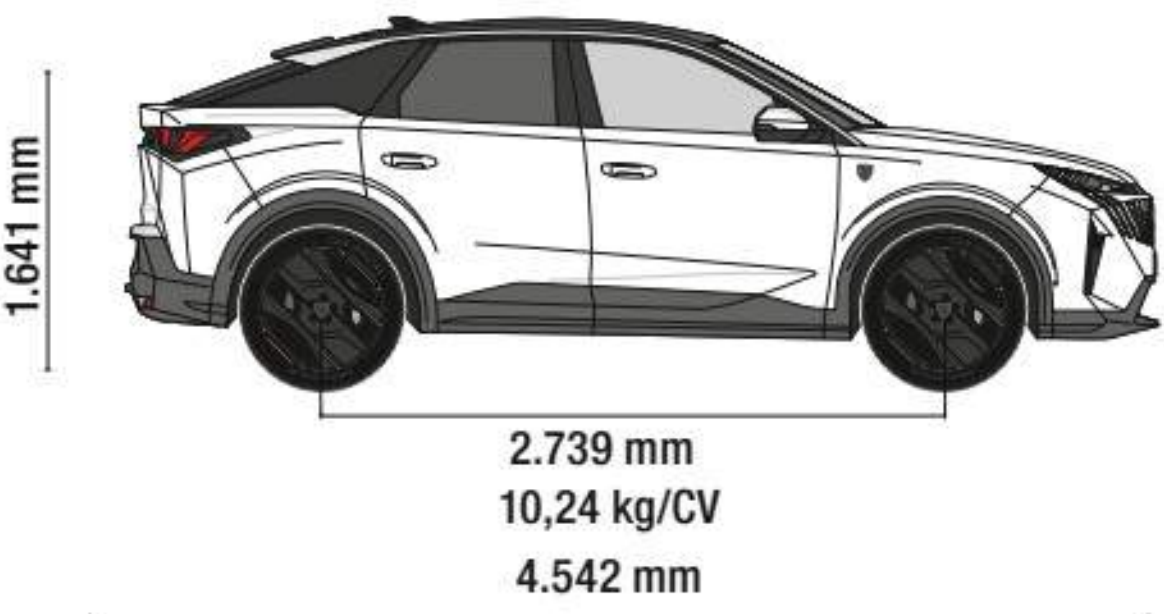
Aparte de afinada línea —el ruido aerodinámico es bajo—, se nota el trabajo de materiales específicos que aíslan de rodadura.

ADELANTAMIENTOS



Cualquiera de los modos de conducción —Sport/213 CV, Normal/190 CV y ECO/170 CV— liberarían el cien por cien de la potencia del motor si se solicita pisando el acelerador a fondo. No llega "pegada" de las de hacerte apretar la espalda con el asiento, pero incluso cargado, es un coche muy resolutivo a la hora de ganar velocidad.

CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)	
Anchura	1.895
Vía delantera:	1.630
Vía trasera	1.630
Habitabilidad (cm)	
Ancho interior delantero	145
Ancho interior trasero	141
Altura interior Min. / máx.	91-101
Altura trasera	87
Espacio piernas delantero	105
Espacio piernas trasero	73
Maletero	520 l

Habitáculo en el que cinco no serán multitud por la generosa anchura de las plazas posteriores. En el debe, altura posterior inferior a 90 cm o puertas con un ángulo de apertura más bien limitado.

CONDICIONES DE LA PRUEBA



2300 km al inicio.
Temperatura: 29°C.
P. atmosférica: 930 mBar.

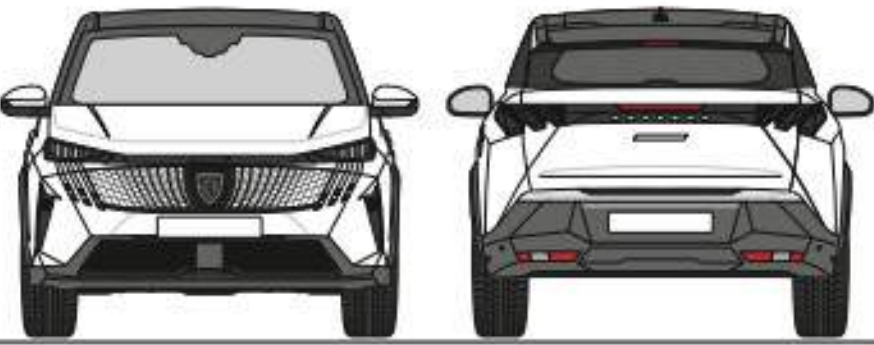


Neumáticos Michelin E.Primacy
235/50 R20 104V.
Presión del./tras. 2,7 / 2,7

autopista

DATOS OFICIALES

Precio 50.660 €



MOTOR

Motor Eléctrico	
Situación	Delantero transversal
Potencia máxima	157 kW (213 CV) CEE
Par máximo	345 Nm
Tensión nominal	400 V

BATERÍAS

Tipo	Iones de litio
Cap. total / útil	N.D. / 73 kW
Pot. Carga en CC	160 kW
Pot. carga en CA	11 kW

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera, cambio automático de 1 velocidad
Embrague	No tiene

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Disco ventilado de 365 mm
Frenos traseros	Disco ventilado de 356 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Giros/Ø volante	2,7 / 34x30 cm
Ø de giro	10,6 m
Neumáticos	235/50 R20

CARROCERÍA

Coefficiente Cx	0,28
Nº de plazas	5
Peso oficial	2.183 kilos
Maletero	520 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	170 km/h
Acel. 0-100 km/h	8,8 s
Autonomía EV	522 km
Consumo combinado WLTP	16,9 kWh/100 km

EURONCAP

Calificación	N.D.
--------------	------



MANITAS

No ofrece soluciones de modularidad interior ni sus cotas, vistas bajo fríos datos, son para tirar cohetes, pero es un coche bastante amplio y ofrece una más que generosa capacidad de maletero.

de carga completa es, sin embargo, eterno: al 90% de carga queda más de media hora para completar ese último 10% final. Como resumen, quédate con que las cargas de oportunidad más eficientes en relación tiempo/kWh recargados son, en este coche, hasta el 70%, unos 35 minutos.

Para emplear el 100% de la potencia que desarrolla el motor tendrías que seleccionar el modo Sport. Normal limita el rendimiento a 190 CV y 300 Nm, mientras que ECO lo hace a 170 CV y 270 Nm. Incluso en modo Normal, el E-3008 dispone de una capacidad de aceleración convincente y plenamente satisfactoria para conducir de forma ágil y sentir que hay constante par a cualquier solicitud, siendo Sport un modo que aporta más espontaneidad que énfasis en la entrega de potencia y que rara vez necesitarías usar, salvo para añadir algo más de sal y pimienta, ya que cada modo de conducción también implica una firmeza de dirección distinta, dicho sea de paso, siempre de excelente tacto.

TRADICIÓN

Dinámicamente, el E-3008 sigue respetando la tradición de la casa. Es un coche que se siente preciso en todo momento y que goza de una amortiguación exquisita, incluso cuando ésta se podría llegar a tildar de firme. Al volante, siempre he tenido la sensación de conducir un coche menos pesado que, por ejemplo, un VW ID.4, quizás porque el E-3008 consigue un mejor control de oscilaciones del eje posterior. También más homogéneo que el Renault Scenic E-TECH, más rápido en la entrada en curva, pero con una frontera demasiado estrecha entre sólido agarre y subviraje.

Y hasta aquí todo cuanto podría ser de utilidad para que te hagas una composición de lugar. Creo que es un coche magnífico, pero también algo caro, más cuando los 50.660 euros de la versión GT probada no configuran ese coche verdaderamente exótico en equipamiento que le permitirían acorralar a rivales Premium, ya que en la lista de opciones se deja un paquete de ampliación de seguridad que cuesta 1.450 euros, otro de 2.200 euros para vestir el habitáculo de suave Nappa o disponer de regulación de eléctrica de asientos —además de función de masaje o calefacción—, además de la citada bomba de calor. [a](#)

EL EXAMEN

Comportamiento	195 sobre 225
Motor y prestaciones	139 sobre 190
Eficiencia	144 sobre 180
Habitáculo y funcionalidad	117 sobre 160
Confort y utilización	119 sobre 135
Inversión	57 sobre 80
En primera persona	25 sobre 30
Nota final	796 sobre 1000

OPINIÓN



Raúl Roncero

VIAJE AL FUTURO... CON LOS PIES EN SUELO

Tenemos 2030 a la vuelta de la esquina, más aún 2026, fecha en la que todos los nuevos lanzamientos de Peugeot deberían ser exclusivamente eléctricos, pero 3008, 5008 o incluso el próximo 508 nacen con un pan bajo el brazo: STLA Medium. Todos los fabricantes, o en su gran mayoría, apostando por arquitecturas específicas mientras la nueva Peugeot se cimienta en una de tipo multienergía que acaba de acoger un híbrido enchufable de nueva generación además de un más que interesante híbrido, motorizaciones que permitirán a la marca modular el paso del tiempo... Total, donde dije digo, siempre podré decir Diego.

[38.700 € | 197 CV | 4,6 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

POCOS FLECOS

Pocas florituras de cara a la galería, un consumo de gasolina mínimo en cualquier circunstancia, empuje y espacio más que suficientes y un equipamiento sin fisuras definen al renovado Corolla, especialmente si hablamos del Touring Sports.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA







En Toyota son conscientes de que para mantener una fórmula de éxito no hay como seguir continuar la esencia de su producto maximizando sus puntos fuertes y evolucionando en los puntos de mejora sabiendo en todo momento donde realizar las inversiones de mejora. Un ejemplo claro es el Corolla, donde la carrocería Touring Sports sigue complementando en clave familiar la propuesta original de cinco plazas, y especialmente las versiones más potentes surgidas hace ya más de un lustro se constituyen como una propuesta sólida para quienes necesitan espacio, quieran huir del universo SUV y beneficiarse además de un consumo favorable, especialmente en ciudad. Curiosamente no es fácil encontrarle rivales «puros», toda vez que buena parte de sus alternativas alcanzan la etiqueta Eco por sistemas

de micro hibridación que, además, suelen resultar menos potentes. Es el caso de los Opel Astra ST, Peugeot 308 SW en el entorno ambos de los 130 CV, el Seat León SportsTourer eTSI de 150 CV e incluso el Honda Civic; todo un outsider entre los familiares por su carrocería hatchback de 4,55 m y sistema Full Hybrid de 184 CV.

Visto el panorama, este vitaminado Toyota Corolla se convierte en una ex-

cepción de lo más interesante entre los compactos. Argumentos no le faltan y en espacial desde su última actualización. El que se asoma a estas páginas es el más potente de ambos (196 CV de potencia máxima combinada frente a los 140 de las versiones menos poderosas) y aunque mecánicamente tiene menos novedades respecto del modelo anterior que el 140H, han dado con la tecla para mejorar donde más pue-

EL COROLLA HYBRID OFRECE
COMODIDAD EN SU FUNCIONAMIENTO
SIEMPRE ACOMPAÑADA DE UN CONSUMO
ULTRA FAVORABLE



BIEN EQUIPADO

Las luces led son uno de los elementos de serie en el nuevo Corolla Hybrid. También cuenta con conectividad inalámbrica de smartphone y, las versiones GR, una suspensión de firmeza variable.



MEJOR HACIA DELANTE

La luneta y las ventanillas traseras sobre el maletero son pequeñas, con lo que no facilitan una gran visibilidad en tres cuartos, haciendo muy conveniente el uso de la cámara trasera para desaparcar.

de buscarlo el público: en el consumo. Y es que aunque el motor eléctrico es sólo algo más potente, apenas 4 CV para una potencia total de 113, ha cambiado su lógica de funcionamiento e interacción, de modo que funciona durante mucho más tiempo y de ahí esos consumos sorprendentemente bajos que es capaz de conseguir. De hecho, las cifras homologadas llegan a ser inferiores a su hermano pequeño, y pueden llegar a ser tan bajas que nos harán mirar dos veces el ordenador de consumo en más de un recorrido. Para

muestra, los 4,21 l/100 del cálculo promedio de nuestros recorridos e incluso los 12,3 registrados durante los ensayos técnicos en circuito. Eso sí, su depósito de combustible no es grande —una tendencia al alza en la actualidad— y aunque en el uso cotidiano no va a implicar un paso frecuente por la gasolinera, será difícil superar los 750 km cargado y a buen ritmo de cruce.

FAMILIAR DE PLENO DERECHO

La carrocería de este Corolla lo identifica como un coche familiar. ¡Y vaya si lo es! Pero no por espacio para los pasajeros, sin cambios dramáticos en su habitabilidad a pesar de los 7 cm adicionales entre ejes, sino por su planteamiento dinámico y su potencial en viaje, con una mejor respuesta al acelerador, especialmente cuando va muy cargado, una transmisión mejorada para ofrecer una relación más natural entre acelerador y la sonoridad del motor y un maletero de lo más generoso,

cifrado oficialmente en 581 l y una cifra alcanzable retirando la bandeja del doble fondo del piso y aprovechando cada uno de los huecos presentes, como el diseñado para la rueda de repuesto. Son apenas unos pocos litros menos de capacidad que los mejores familiares compactos que no deberían decantar ninguna elección, como tampoco los decante la altura interior, condicionada por el diseño descendente del techo y en nuestro caso por el techo solar, que reduce nada menos que 3 cm una cota no demasiado generosa. El resultado, 90 cm según nuestra metodología, y la sensación de que pasajeros por encima del 1,85 m podrían ir un poco justos y preferirán deslizar la cortinilla del techo. Eso sí, en este caso las rodillas sólo quedarían ligeramente por encima de las caderas, sin una postura excesivamente forzada.

También ofrece comodidad en su funcionamiento, siempre caracterizado por ese consumo ultra favorable

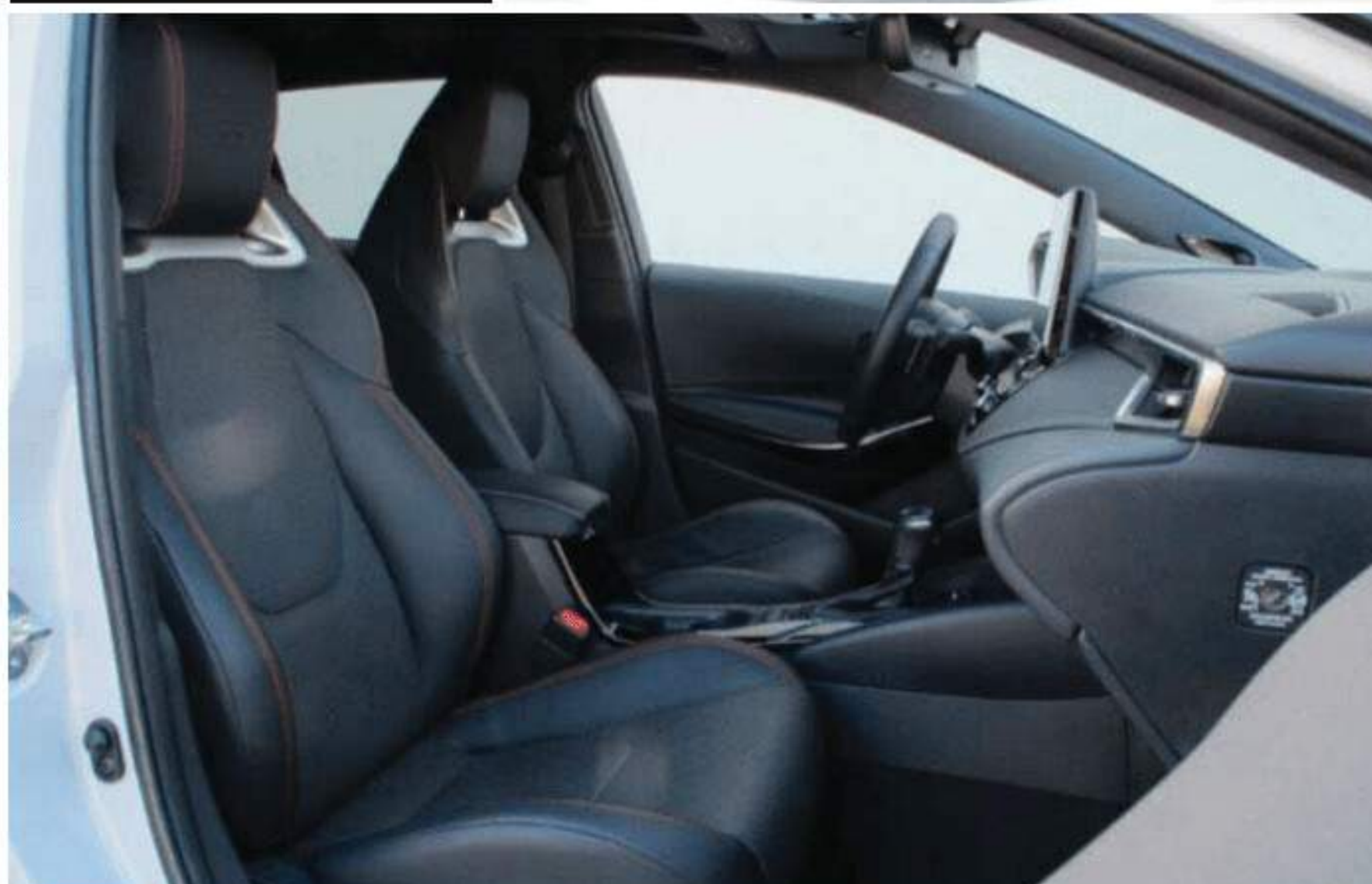


CONTRASTES

Una propuesta tradicional como el selector de corredera del cambio contrasta con la modernidad de este Corolla.

Cuenta con puntos fijos que asemejan a un cambio tradicional, especialmente en retención, aunque me parece de poca utilidad frente al tradicional modo B.

El maletero es amplio y especialmente capaz cuando empleas el hueco de la posible rueda de repuesto. Las butacas son algo cortas pero la sujeción y confort pasando varias horas es muy buena.





y, esa facilidad de uso tan característica de los híbridos de Toyota nacida de la suavidad de volante y pedales y de una transmisión que dependiendo del uso puede arrojar exceso de sonoridad del motor cuando se acelera de manera no progresiva. Y en la nueva generación ha mejorado, adquiriendo un comportamiento más natural que en la anterior entrega —y mucho más que los 1.8—, que no impide ofrecer un empuje solvente, enérgico, confiable, homogéneo... a pesar de no resultar abrumador en su sensación de empuje. En realidad resulta más efectivo que efectista tanto al arrancar desde parado como a la hora de recuperar velocidad. En estos casos no ofrece fisuras situándose en un estándar medio/alto aunque sin estridencias ni exhibicionismo gratuito. Del mismo modo, en una frenada de alta exigencia como la de nuestros ensayos se va a mover en buenos números, de unos 72 m frenan-

do desde 140 km/h, lo que sin exagerar habla bien del equipo de freno y de los neumáticos Falken Ziex Ecorun que equipaba nuestra unidad de pruebas —definido por su fabricante como un neumático especialmente adecuado para un estilo de conducción deportivo, con bajo ruido externo de rodadura y excepcional adherencia, combinada con menor resistencia a la rodadura—.

En cualquier caso, ni la conducción de nuestros días ni el planteamiento dinámico de este Corolla es el de una máquina en la que la mayor parte de sus conductores vayan a buscar aceleraciones al límite ni apoyos laterales extremos. No lo parece ni es lo que mejor hace este Touring Sports. En cambio permite rodar rápido, mantener magníficos cruceros de marcha, y circular mucho tiempo usando el motor eléctrico en los terrenos favorables, sabiendo que no estás gastando ni una simple gota de combustible. Pero tam-

GAMA JUSTA Y BIEN REPARTIDA

Los Touring Sports cuestan 1.500 euros más que los cinco puertas y los 200H cuestan 2.500 más que los 140H. La elección es sencilla.

bién ofrece varios modos de conducción con los que podrás elegir el que más se adecue a tu momento anímico o al tipo de rendimiento que esperes. Eco, Normal, Sport, Sport+ son los más habituales, junto con el comfort, pero este Toyota también te permite elegir uno configurable en el que podrás elegir firmeza de la dirección, de la amortiguación —cómoda o relativamente firme, aunque sin excesos en ningún extremo— y respuesta de la transmisión y adoptar el que se amolde más a tu estilo. Personalmente, y sin ser ningún «petrolhead» me quedo con el modo Sport por su solícita respuesta a las necesidades de ganancia de velocidad. Sin brusquedades, sin violencia, pero con unos cambios de marca más vivaces y menor demora general ¿consecuencia de una aportación más inmediata del motor eléctrico? Quizá, pero lo indiscutible es que el coche se vuelve mucho más agradable de utilizar siempre que tengas que cambiar el ritmo de marcha de manera más o menos habitual y que no te preocupe obtener la máxima eficiencia de combustible, aunque por nuestra experiencia, la ganancia en el día a día puede ser mínima.

PARA MANTENER EL ÉXITO NO HAY
COMO SEGUIR UTILIZANDO LO QUE
FUNCIONA Y EVOLUCIONAR EN LOS
PUNTOS DE MEJORA

FICHA TÉCNICA		autopista
VALORACIONES DE LA PRUEBA por Centro Técnico		DATOS OFICIALES Precio 38.700 € / Dto. 6.700 € / Final 32.000 €
		MOTOR
CONSUMOS (l/100 km)		Motor térmico
Medio Urbano Carretera Autopista		Situación Delantero transversal
4,21 l/100 km 3,1 l/100 km 4,5 l/100 km 5,4 l/100 km		Nº de cilindros 4 en línea
PRESTACIONES		Cilindrada 1.987 cc
ACELERACIÓN (s)		Cotas 80,5 x 97,5 mm
3,04 5,72 8,21 11,35 15,42 s		Distribución 4 válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en culata.
TIEMPO		Alimentación Inyección mixta directa/indirecta
0 50 80 100 120 140 km/h		Compresión 14 a 1
15,97 29,32 (a 174 km/h) s		Potencia máxima 112 kW (152 CV) a 6.000 rpm
DISTANCIA		Par máximo 190 Nm (19,39) de 4.400 a 5.250 rpm
400 1.000 m		Motor Eléctrico
ADELANTAMIENTO (s)		Situación Delantero transversal
2,04 10,55 8,38 6,22 s		Tipo Síncrono de imanes permanentes
20 a 50 (D) 20-120 (D) 60-120 (D) 80-120 (D) km/h		Potencia máxima 83 kW (113 CV)
FRENADA (s)		Par máximo 206 Nm (21,02)
72,86 55,9 39,24 24,47 9,87 m		BATERÍA
140 120 100 80 50 km/h		Tipo Iones de litio
SONORIDAD (dB(A))		Ubicación Central trasera
63,8 66,3 68 70,2 73,1 dB(A)		Capacidad 0,91 kWh
50 80 100 120 140 km/h		TRANSMISIÓN
CARROCERÍA Y PESO		Tipo Tracción delantera
		Embrague Sin embrague
Cotas (mm)		BASTIDOR
Longitud 4.650 mm		Susp. delantera Independiente McPherson
Anchura 1.790 mm		Elem. elástico Muelle helicoidal
Altura 1.460 mm		Susp. trasera Paralelogramo deformable
Batalla 2.700 mm		Elem. elástico Muelle helicoidal
Vías 1.530 y 1.530 mm		Frenos Discos ventilados
Capacidad de maletero 581 litros		Frenos delanteros Discos macizos
		Frenos traseros Discos macizos
		Dirección Cremallera. Eléctrica
		Giros/Ø volante 11 m
		Ø de giro 225/40 R18
		Neumáticos 18"
		Llantas 18"
		CARROCERÍA
		Coefficiente Cx n.d.
		Nº de plazas 5
		Peso oficial 1.515 kg
		Depósito comb. 43 l
		Maletero 581 l
		RENDIMIENTOS OFICIALES
		Velocidad máx. 180 km/h
		Acel. 0-100 km/h 7,5 s
		Consumo combinado WLTP 4,6 l/100 km
		Emissiones de CO ₂ 104 g/km



Un coche cómodo y con suficiente potencial para viajar cargado que, sin embargo, no rehúye de los desafíos de la conducción urbana —a pesar de que su radio de giro no es el de un microcoche de ciudad y de que las calles más antiguas y estrechas de la ciudad puedan suponer un desafío—. Y aquí es también donde vas a detectar la omnipresente actividad de las ayudas a la conducción, un tanto alarmistas incluso en sus advertencias de colisión o de inminencia de choque al aparcar, que sin embargo mirarás con mucha más simpatía cuando te hayan salvado de alguna circunstancia en el ángulo muerto de los espejos o la proximidad de algún desencuentro.

Su complemento es un equipamiento generoso, lógico si hablamos de una propuesta tope de gama como



GR SPORT

No confundir el apellido GR Sport con un GR «auténtico» como el Yaris. Aun así la carrocería bitono y los espejos en negro resultan inconfundibles.



UTILIDAD REAL

Las ayudas a la conducción tienen una puesta a punto eficaz aunque conservadora, pero basta evitar un susto para dar por buenos varios «no hacía falta este frenazo».

es la GR Sport, pero lo cierto es que desde su versión de acceso (Style, 500 euros más barata que la GR Sport) cuenta con algo más que el mínimo necesario, con programador de velocidad adaptable, retrovisores calefactados, asistente de luz de carretera y asientos delanteros calefactados, y una medida menos de llantas (17" con neumáticos de medida 225/45) que debe maximizar el confort de marcha. Por su parte el equipamiento de la versión probada vendría reforzado

por el pack GR Sport Premium, (5.500 euros, incluyendo faros adaptativos, techo corredizo, Head Up Display, portón motorizado y alerta de tráfico cruzando, entre otros) lo que le reforzaría la sensación de tengo todo lo que le puedo pedir a un coche, aun a costa de perder parte del atractivo de su precio de tarifa. Descuentos incluidos anuncia 32.000 euros, precio apenas un poco superior al de los más sofisticados SUV B, a los que aventaja claramente en sensación de aplomo de marcha, espacio y prestaciones superiores. Cierto es que es un «humilde» coche familiar y no un SUV, categoría de moda, pero objetivamente no hay ninguna razón para desestimarlos dadas sus inherentes ventajas y escasos puntos débiles de automóviles como este Corolla Touring Sports. **A**

OPINIÓN



Óscar Díaz

LO TENGO CLARO

El Corolla es uno de esos coches cuyo agrado de uso tiene mucho que ver con tu forma de conducir y de si eres capaz de conocer su lógica de funcionamiento. Dependiendo de ti puede parecerte desde una herramienta deliciosa hasta una propuesta poco satisfactoria. Yo soy más de la primera opinión y también tengo claro que pagaría los 2.500 € de sobreprecio de un 200H frente a los 140H. Corre más y mejor, es más agradable de usar y gasta menos. Por cierto. No busques alternativas verosímiles, que no encontrarás nada realmente comparable.

[114.000 € | 300 CV | 6,8 L/100 KM | ETIQUETA C]

I N T E N S O



El A110R es equivalente al Ristretto en la gama de cafés de Nespresso: intenso, pero a la vez, delicado en boca. Al igual que cualquier otro A110, el R también está hecho para conducir por conducir, pero elevando al cuadrado las sensaciones que el conductor pueden sentir en cada instante.

RAÚL RONCERO. FOTOS: FÉLIX MACÍAS





Lo que hace que el Alpine A110R sea un coche más orientado para pilotar en circuito o darse un homenaje en un puerto de montaña y guardarlo nuevamente hasta la próxima oportunidad no es que sea un deportivo insufrible. Claro que tiene limitaciones de espacio —menos de las que imaginas—, un chasis muy rígido con posibles regulaciones manuales de suspensión que lo dejan como una verdadera tabla, un habitáculo en el que sentirás la textura de cualquier asfalto o que el motor se escucha nítidamente en el habitáculo —todo ello, y más, son precisamente las características que hacen de él un radical, divertidísimo y súper eficaz deportivo—. Pero asombrosamente, resulta ser un automóvil razonablemente inconfortable para poder viajar perfectamente con él, o incluso usarlo a diario si nos limitamos a características exclusivamente mecánicas.

Y es que, sólo el mero hecho de pensar que puedes dañar las preciosas —y costosas— llantas de fibra de carbono o el spoiler delantero cada vez que te acercas a un bordillo te puede dar un

microinfarto. O una crisis de ansiedad hasta que terminas el par de cervezas con los amigos —sin alcohol, obvio—, y regresa al coche con la esperanza de que todo esté en su sitio, porque además de las llantas, hay abundantes elementos de lo más goloso.

Es lo que tienen los coches así; sólo por ello, si tuviera la más mínima intención —y dinero— de utilizar un A110 con cierta frecuencia, el S sería para mí más interesante ya que, aunque hay diferencias insalvables de chasis, las sensaciones, prestaciones o efectividad del coche son realmente similares. Además de que la carrocería está más cerca del suelo —10 mm más, que se puede am-

pliar otro tanto gracias al uso de muelles roscados regulables— y roza con cierta facilidad al entrar a un garaje que tenga una rampa más pronunciada de lo normal, tal vez el mayor inconveniente del R para uso cotidiano es la indisoluble presencia de unos baquets con sus correspondientes arneses de cinco puntos que, eso sí, te atrapan como un verdadero pulpo e impiden el más mínimo movimiento de tu cuerpo cuando vas al ataque.

Un diez para pilotar y conducir seguro, pero no tanto para entrar o salir del coche, pedir una hamburguesa en el McAuto, coger un ticket de un aparcamiento o el simple hecho de cerrar

EL A110R ES UN COCHE QUE SE SIENTE
ABSOLUTAMENTE CONSTRUIDO PARA
CIRCUITO, PERO QUE OFRECE UN
RAZONABLE CONFORT EN USO DIARIO



DE LA CALLE AL CIRCUITO

El A110R dispone del mismo cuadro de instrumentos que podría utilizar un utilitario e incluso un sistema multimedia absurdamente ridículo por sus dimensiones, pero que sin embargo ofrece valiosas gráficas e información del rendimiento del coche.



ALPINO

El Actual A110R es la mejor interpretación posible del concepto que Jean Rédélé hizo debutar para desafiar los rallyes alpinos aplicando una fórmula de éxito: menos kilos, más efectividad. Incluso las líneas maestras del A110 perduran en los reinventados trazos de la actual carrocería.

tu puerta si nos has tenido la prudencia de hacerlo antes de tensar los arneses. Pero así es la vida a bordo de coches inspirados en la competición. Recientemente he probado un Porsche Spyder RS, y aunque cuesta “el otro riñón” más y también tiene más calidad interior, la usabilidad es exactamente la misma. Eso sí, cualquier otro apartado que pueda ser medible con un cronómetro, un metro o un incluso una simple regla —como por ejemplo, la sonrisa desde el mismo instante en que lo ves aparcado en el garaje, entras, lo arrancas o lo conduces— es puro deleite que desata verdaderas emociones, especialmente cuando en el horizonte empiezas a ver que las rectas se convierten en curvas. En ese sentido,

por pura emoción en la conducción, el Alpine A110R puede medirse de tú a tú con otros deportivos que son vez y media más potentes, más exclusivos o pertenecen a marcas de más enjundia, e incluso hacer sonrojar a más de uno porque el A110, y más en especial el R, tiene un valioso As bajo la manga.

DIETA SALUDABLE

Seguro que tú lo tienes tan claro como yo. La ligereza es el mayor valor añadido que puede tener un deportivo, y de eso va en parte el A110R, de sus poco más de 1.150 kilos reales para sus 300 CV de potencia. El inconveniente es que aligerar un coche que ya de por sí es muy liviano exige tanto esfuerzo técnico como cantidad de dinero que van a quedar directamente reflejado en la factura que vas a pagar por él. A la vista queda que la fibra de carbono hace acto de presencia. El elemento que más kilos permite quitarse de encima son las citadas llantas, 15,5 kg en concreto sobre un total de 34 kilos menos que gramo a gramo ha logrado ahorrar el A110R respecto al A110S. Baquets, cubierta trasera, capó, eliminación de componentes, arneses, es-

cape consiguen el resto compensando además el peso extra de la nueva suspensión —1,2 kilos adicionales— clave no solo en la puesta a punto que tiene el coche, sino en la variedad de reglajes que puede ofrecer para adaptarse a diferentes circuitos o trazados: eso también vale su peso en oro. Los muelles roscados, como se ha dicho, permiten reducir la altura de carrocería 10 mm adicionales desde la teórica posición original —así he probado yo el coche— mientras que los amortiguadores ofrecen 20 posibles regulaciones en firmeza de compresión y velocidad de rebote. Apostaría a que casi cualquier combinación intermedia hace que el coche vaya muy bien... luego tocaría afinar con sensibilidad de piloto si se pretende adaptar al máximo el comportamiento a las características del trazado en el que se vaya a rodar.

Que el A110R acelere muchísimo no es ninguna noticia; no tendrá mucha potencia, pero sí una relación muy favorable entre kg y CV. Sí lo es, sin embargo, que siga empujando como un verdadero cosaco cuando empecemos a movernos a velocidades en las que cuesta cortar el aire. Ahí es cuando



RADICAL
El espartano habitáculo es un valor añadido en un coche así. Aquí, el lujo son sus buckets, sus arneses, un volante de agradable tacto... o el ambiente que se experimenta desde el mismo instante que echas a rodar. Motor, rodadura, escape o cualquier grano de arena impactando con el piso del vehículo generan una atmósfera de pura competición. Las llantas tienen diferente diseño en cada eje buscando el equilibrio entre refrigeración y aerodinámica, pero ambos son una verdadera preciosidad. Al compartimento motor se accede de forma rudimentaria: quitando las tuercas que lo sujetan desde el maletero.





empiezas a darle méritos al ligero motor de sólo cuatro cilindros, aunque no es redondo en todo, eso es cierto. Y es que también hay mucho y buen trabajo aerodinámico en la piel de este coche para conseguir equilibrios tan dispares como reducir la resistencia al avance. Alpine ha logrado que los dos ejes hagan más presión sobre el suelo a alta velocidad, 29 kilos más concretamente de un total de 110 kilos con los que el eje trasero amasa el asfalto cuando se rueda deprisa, aportando una sensación altísima de aplomo y estabilidad lineal atípica en coches tan proclives a resultar “rebotones” o que son cortos de batalla. No excesivamente rápido o “directo” de dirección, algo que puede favorecer que se sienta bastante monolítico en línea recta. Mención, también de honor en el global del comportamiento del coche, al efecto de unos neumáticos de alto rendimiento como son los Michelin Sport Cup 2 semislicks, tan sensibles a las bajas temperaturas —y a su óptimo calentamiento, por tanto— como eficaces en cuanto

a agarre una vez que están a tono. Son verdaderas garras de felino.

La verdad es que coches tan críticos como a priori es el A110R te hacen sudar la gota gorda a la hora de adquirir ciertas prestaciones en nuestro anillo de velocidad, como la medición de 1.000 m con salida donde nos exponemos a unos últimos 300 meros de asfalto arrugado cual piel de raza Shar Pei y a los que ya vas a velocidades estratosféricas. Una verdadera prueba de fuego para el conductor con coches como este Alpine que además amplifica la impresión de velocidad por lo cerca conduces del asfalto o el sonido de las chinas de la pista sacudiendo los bajos. Y sí, tengo reconocer que el A110R me proporcionó mucha más tranquilidad de la esperada, liquidando el ejercicio en unos asombrosos 22,6 segundos y sin llegar a sentir ese nudo en la garganta que ha experimentado con otros coches que aceleran incluso algo menos. Extrapolado a carretera, supone poder viajar sin que la fatiga proceda del estrés, tampoco del ruido mecánico incluso conduciendo

POR Y PARA PILOTAR

La microfibrá del salpicadero no está elegida al azar: evita el más mínimo reflejo del sol. El volante de Alcantara, grandes levas y sobre todo, baquets y arneses de cinco puntos crean una verdadera atmósfera de competición

do en modo Sport —por puro deleite— y apostaría a que tendrás la conciencia tranquila por el consumo con que el que puedes ir de un punto A a un punto B, bien por debajo de los 10 litros si no te dejas llevar por los efectos adictivos que tiene este coche.

RIGOR Y MUCHO ORDEN

Conducir razonablemente rápido el Alpine A110R está prácticamente al alcance de cualquier persona que tenga un poco de pericia y sepa qué está llevando entre manos: es una mezcla de magia y asombrosa eficacia porque Alpine ha dado con una puesta a punto mucho más monolítica de lo imaginable. Conducirlo bien, fino y todo lo rápido que te permitiría ir son ya palabras mayores. Sin salir de nuestra plataforma de pruebas, el INTA, nuestro circuito de “handling” reproduce uno de los trazados más divertidos y representativos en los que se puede analizar en profundidad el comportamiento de este coche sin exponerte a riesgos innecesarios. Por encima de su potencial dinámico, hay varios aspectos que sobresalen frente al 99% de coches deportivos que podrías comprar hoy. Uno es que no degrada los neumáticos y puedes rodar durante muchas más vueltas consecutivas —sé lo que dan de sí una Sport Cup 2

EL 1.8 TURBO ES UN MOTOR SIN GRANDES BAJOS; TE EXIGIRÁ ESTAR PENDIENTE DE ESA DEBILIDAD PARA DESATAR SU FURIA

FICHA TÉCNICA

autopista

VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

CONSUMOS
(l/100 km)

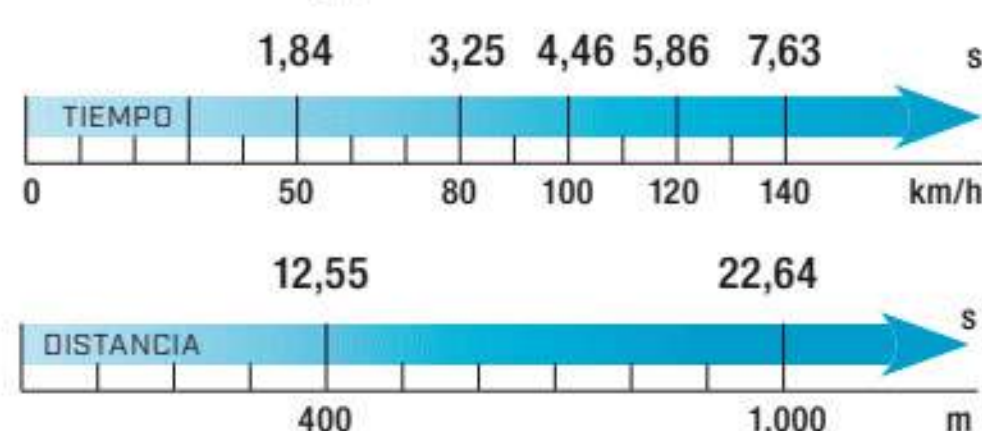
500 km

Autonomía
media

Autopista	Carretera	Ciudad	Medio
9,7	7,1	10,2	9

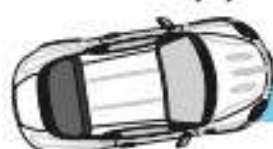
PRESTACIONES

ACELERACIÓN [s]

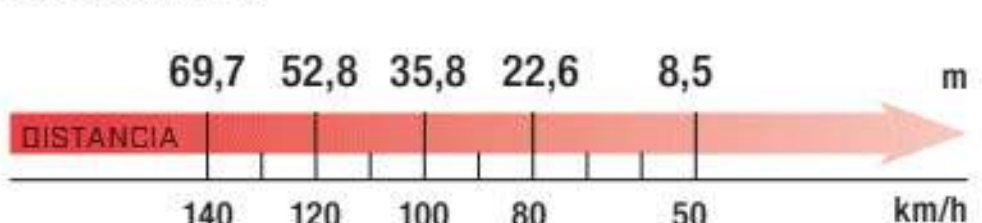


ADELANTAMIENTO [s]

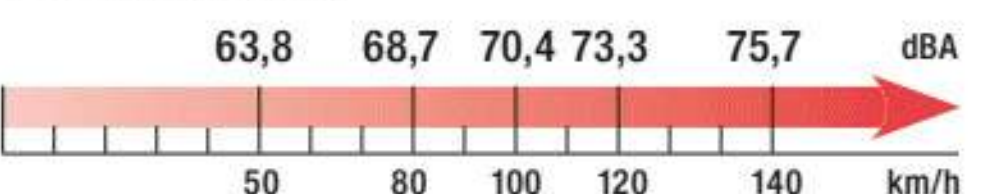
Velocidad (km/h)	20-50 (D)	20-120 (D)	60-120 (D)	80-120 (D)
20-50 (D)	1,18			
20-120 (D)		5,12		
60-120 (D)			3,47	
80-120 (D)				2,6



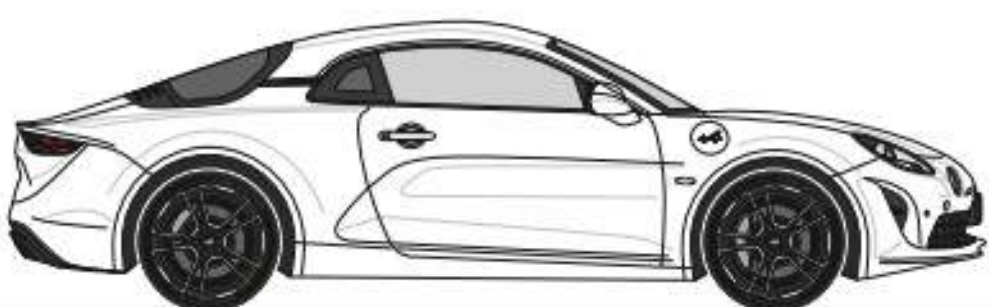
FRENADA [s]



SONORIDAD [dBA]



CARROCERÍA Y PESO



Cotas [mm]

Longitud	1.180 mm
Anchura	1.798 mm
Altura	1.238 mm
Batalla	2.419 mm
Vías	1.556 / 1.553 mm

DATOS OFICIALES

Precio 114.000 €

MOTOR

Motor térmico

Situación	Central transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.798 cm³
Cotas	79,9 x 90,1 mm
Distribución	Doble árbol de levas en cabeza con variadores de fase. 4 válvulas por cilindro
Alimentación	Inyección directa de gasolina con turbocompresor e intercambiador térmico
Potencia máxima	221 kW (300 CV) a 6.300 rpm
Par máximo	340 Nm a 2.400-6.000 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción trasera. Cambio automático de 7 velocidades
Embrague	Doble con baño de aceite

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente de doble horquilla. Muelles y amortiguadores regulables
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Independiente multibrazo. Muelles y amortiguadores regulables
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Disco ventilado de 320 mm
Frenos traseros	Disco de 320 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Ø de giro	11,4 m
Neumáticos	Del: 215/40 R18 Tras: 245/40 R18

CARROCERÍA

Coefficiente Cx	No disponible
Nº de plazas	2
Peso oficial	1.157 kg
Depósito comb.	45 litros
Maletero	100 + 96 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	285 km/h
Acel. 0-100 km/h	3,9 s
Consumo combinado WLTP	6,8 l/100 km
Emisiones de CO ₂	155 g/km



en deportivos más pesados—, un beneficio en el que se reparten a partes iguales el bajo peso y la geometría que tiene el coche—. Otro, que los frenos también aguantan tandas más largas sin pedir descanso. Y una última, que acaba siendo la más importante de todas, que el conjunto del coche soporta duras condiciones de circuito sin dar síntoma de que nada desfallezca por temperatura o alta exigencia —el cambio, por ejemplo, algo bastante habitual en otros deportivos—.

Sport es un ajuste muy adecuado para hacer curvas, algo atado aún por la electrónica si no la desconectas completo pero no todo lo fino que desearíamos al gestionar la caja de cambios de doble embrague y siete relaciones —la carcasa del S y R son específicas, aunque tiene la misma forma y volumen de aceite—. Track convierte al A110R en el coche de circuito deseado. Si dejas caer al 1.8 Turbo por debajo de 2.000 rpm, no hay gran empuje. Es el punto débil de un propulsor de “baja” cilindrada, alta potencia y con tantas posibles variaciones de utilización en carretera abierta, sin descuidar toda el área de emisiones, pero a decir verdad, es bastante versátil. En pista, por tanto, toma tú las riendas median-





FIBRA

Lo mires por donde lo mires, la fibra de carbono hace acto de presencia con elementos estrictamente funcionales: alerón, techo, capó, deflectores, cubierta motor, alerón, llantas...



INGRAVIDEZ

Acostumbrados hoy a deportivos entrados en kilos, las bajas inercias del Alpine A110R te trasladan a una dimensión completamente distinta.

te las levas del volante y no dejes que el motor caiga por debajo de ese régimen, incluso algo por encima si quieres poner a bailar la trasera. Las estradas puede que no sean vertiginosas, pero sí las sensaciones que acompañan a su capacidad de aceleración.

Las reacciones del A110R son algo menos críticas que otros coches de motor central. Ya sea que frenes, aceleras o gires, todo gira alrededor de tu cabeza, tus hombros, tu espalda... Y más especialmente, tu trasero; si tienes sensibilidad ahí, justo en el punto de equilibrio de tu cuerpo, conseguirás esa conexión necesaria para que el A110R no te convierta en un errático conductor que encadena giros por fases en lugar de encadenarlas como secuencias completas. Dentro de que es un coche nervioso y gira con inmediatez, su dirección no excesivamente rápida se convierte en una ventaja para hilar cual tiralíneas, sintiendo la "rotación" natural que proporciona su arquitectura de motor cen-

tral y corta batalla, siempre con movimientos instantáneos, pero totalmente armónicos.

El subviraje hay casi que borrarlo del diccionario al conducir este coche, pero hay que leer muy bien el límite del tren delantero para que Newton no baje del cielo a recordarnos sus teorías. La verdad es que el eje delantero no es precisamente un prodigio por la información que llega a transmitir, pero lo que no llega a través de él, se siente a través del global del coche. Su motricidad es tan alta que puede llegar a arrastrar por instantes a las ruedas delanteras. Coger ese punto es tan fácil como conducir de manual: frenada de más a menos, giro al vértice, gas suave y, a partir de ese momento, pie a tabla con la dirección casi recta, incluso un poco antes. Así de fácil... siempre que seas así de riguroso conduciendo. Si sigues este orden, el Alpine A110R negocia giros con frialdad, como guiado por láser y con una naturalidad desconcertante. Lo mejor es que a diferencia de otros deportivos semejantes más pesados o con mucha más potencia, los pequeños errores no se traducen tan fácilmente en catástrofe, pudiendo salvar la situación en la mayoría de las

ocasiones, algo todavía más ventajoso si cambias el tipo de conducción a modo "pura diversión". Por ausencia de autoblocante la zaga sólo te puede dar juego si "desarmas" el agarre que tiene el tren posterior con un poco de balanceo. Pero igualmente, su control resulta absurdamente fácil para el tipo de arquitectura que tiene este coche, dando ya en la primera vuelta la sensación de que llevas años y años conduciéndolo. Enhorabuena por estar a este nivel. [a](#)

OPINIÓN



Raúl Roncero

UN "APARATO"

Todo cuanto le quedaba a Alpine por exprimir al A110S lo ha conseguido extraer para el A110R. Y no creo que ningún otro cambio puede hacer que vaya mejor sin

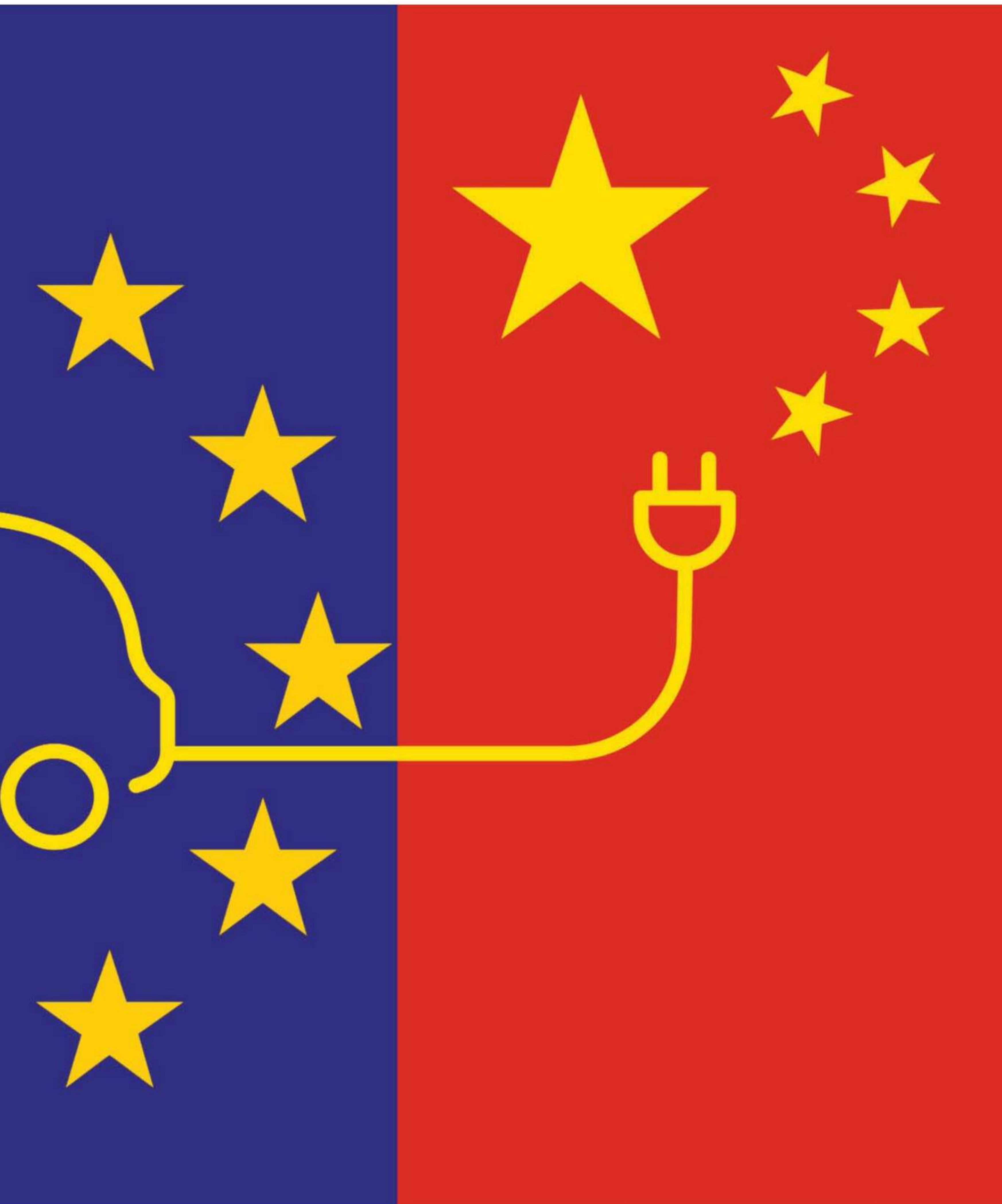
perder la cualidad que más sorprende: lo amigable que mecánicamente puede ser para utilizarlo a diario. Tras él desaparecerán los Alpine de combustión, pero no será ese el motivo por el que este deportivo será uno de los que, pasados muchos, muchos años, seguirá perdurando en nuestra memoria.

LOS ELÉCTRICOS FABRICADOS EN CHINA TENDRÁN PENALIZACIONES

TASAS CONTRA SUBVENCIONES

La Comisión Europea realizó una investigación y concluyó lo que muchos pensaban, que el Estado chino subsidia a marcas que exportan coches eléctricos a Europa. Como compensación, la Comisión Europea decidió aplicar impuestos especiales de importación a estos modelos. Pero, curiosamente, no todos están de acuerdo.

TEXTO: FRANCISCO MOTA. FOTOS: SLIB



"Los interlocutores chinos negaron los subsidios y los avances en esta área fueron pequeños"



CUESTIÓN DE COSTES

El análisis de todo tipo de datos relativos a costes de producción, materias primas, logística y otros sirvió para entender si eran compatibles con los precios cobrados al público en Europa

La investigación de la Comisión Europea comenzó oficialmente en octubre de 2023 y tenía como objetivo averiguar si el Estado chino subvencionaba a marcas que fabricaban coches eléctricos en su territorio para luego exportarlos a Europa. La cuestión ya no era nueva, ya que había sido señalada desde hacía tiempo por varios agentes de la industria automovilística europea como una práctica que atentaba contra la libre competencia, otorgando a los modelos eléctricos "made in China" una ventaja ilegal, estimada en un 20% sobre los fabricados en Europa. Demostrarlo no fue una tarea fácil, para quienes querían hacerlo de la forma más correcta posible, comenzando con conversaciones directas con representantes del sector chino. Como era de esperar, los interlocutores chinos negaron los subsidios y los avances en esta área fueron pequeños. Sin embargo, la Comisión Europea (CE) tenía una lista enorme de otros actores de la industria automotriz dispuestos a hablar y dar detalles, pero todos bajo el manto del anonimato, ya que temían represalias más que seguras por parte de las autoridades chinas que seguirían sus declaraciones a la CE. Entre más de 100 visitas a China, a trabajadores, proveedores y muchos más, la CE pudo recopilar información válida sobre el tema. Por supuesto, también se invitó a los constructores a hablar y aportar información que pudiera arrojar algo de luz sobre este tema, pero no todos cooperaron realmente. Esto no es sorprendente, ya que se sabe que todos los constructores locales tienen participación estatal y que los fabricantes extranjeros que quieren instalarse en el país sólo pueden hacerlo en asociación con empresas locales, que también tienen participación estatal.

ALGUNOS COLABORARON

Aún así, algunas marcas parecen haber aportado información útil al proceso y fueron recompensadas por ello, como veremos más adelante.

La decisión que siempre ha estado sobre la mesa, por lo que a la CE respecta, era aplicar impuestos de importación específicos a los coches eléctricos importados de China a Europa. Se trata de equilibrar la competencia y defender la industria automovilística europea. Pero nadie en la CE quería tomar una decisión a la ligera, para que el Estado chino no la tachara de proteccionista. Por supuesto, no importa lo que hiciera, esta acusación siempre sería lanzada, tal como fue.

La CE, dentro de su espíritu a veces excesivamente burocrático, pero guiada por principios de justicia difíciles de atacar, tomó otra iniciativa en este proceso, que fue analizar de cerca una muestra de coches eléctri-



cos fabricados en China. Eligió modelos fabricados por BYD, SAIC y Geely, que representan el 43% de la producción local, el 51% de las ventas en China y el 39% de las exportaciones. Se envió a las respectivas marcas un cuestionario de 60 páginas y 18.000 palabras solicitando acceso a información financiera, en particular sobre las entregas realizadas por el Estado chino. De los tres grupos que formaron parte de la muestra, sólo SAIC no cooperó, por lo que recibió la calificación más alta. El análisis de todo tipo de datos relativos a costes de producción, materias primas, logística y otros sirvió para entender si eran compatibles con los precios cobrados al público en Europa. Es decir, suponiendo que fuera imposible fabricar los modelos de muestra a un coste igual o superior al precio de venta al público en Europa, se demostró que existían subvenciones. Por supuesto, la otra hipótesis sería que los fabricantes estuvieran perdiendo dinero con cada modelo vendido, lo que sería muy poco probable, incluso conociendo el deseo de ganar cuota de mercado que aqueja a los fabricantes chinos. Sólo para que os hagáis una idea, en esta época del año los coches eléctricos fabricados en China representan el 8% de todos los vehículos eléctricos vendidos en Europa. Pero las estimaciones apuntan a que, a finales de 2024, esta proporción podría aumentar hasta el 15%, en un aumento vertiginoso que casi duplica su presencia.

RAZONES DE PREOCUPACIÓN

La CE está muy preocupada por los efectos que esta invasión china podría tener en la industria automovilística europea, que sigue siendo una de las que más gente emplea, alrededor de 13,8 millones de personas en empleos directos e indirectos, lo que representa el 6,1 % del empleo en Europa. Y tiene un impacto muy importante en la economía del continente.

Pero volviendo al análisis de la muestra, está claro que la conclusión de los expertos sólo podía ser una: que era imposible fabricar coches eléctricos como los de la muestra y cobrar precios tan bajos. Este fue el argumento que llevó a la CE a acelerar el proceso, aun así, un proceso que resultó en un documento extremadamente detallado de 208 páginas que se puede encontrar en la web de la Comisión Europea, una buena lectura si tienes problemas de insomnio, pero donde se informan de todas las conversaciones entre la CE y los chinos.

A partir del diagnóstico, la CE pasó a anunciar las medidas el 4 de julio de 2024. Medidas que se aplicarán a partir del 5 de julio. La CE tuvo cuidado de dejar claro que estas medidas son temporales y duran sólo cuatro meses. Durante este tiempo, los constructores objetivo pueden presentar nueva información, o demostrar que

COOPERACIÓN MÍNIMA

Todos los constructores que no cooperaron con la investigación se les aplicará una tasa máxima del 37,6%. Hay que decir que estos valores se revisaron ligeramente a la baja, respecto a los previstos inicialmente y que cualquier otro constructor que desee someterse al análisis realizado sobre la muestra puede hacerlo



"Las autoridades chinas, acusan a la CE de que estas tarifas violan los principios del economía de mercado y las reglas de las transacciones internacionales"



NO SOLO CHINOS

Es bueno no olvidar que todo este proceso no se limita a las marcas chinas, sino a todos los vehículos eléctricos fabricados en China y exportados a Europa, incluidos algunos modelos de marcas europeas.

han cambiado sus acciones, para aliviar las medidas ahora aplicadas por la CE. Algunas marcas ya lo han hecho, como Tesla. Porque es bueno no olvidar que todo este proceso no se limita a las marcas chinas, sino a todos los vehículos eléctricos fabricados en China y exportados a Europa, incluidos algunos modelos de marcas europeas, lo que tiene implicaciones interesantes, como también veremos más adelante. Durante los próximos cuatro meses, la CE analizará todos los nuevos datos proporcionados por los constructores y tomará una decisión más definitiva sobre las medidas a tomar que entrarán en vigor en un período de cinco años, después de escuchar a todos sus estados miembros, que celebrar una votación sobre este asunto.

¿CUÁLES SON LAS TARIFAS?

Pero vayamos al fondo de las medidas. Sumando a los tipos del 10%, que ya se aplican a los coches eléctricos importados de China, la CE decidió aplicar tipos diferentes según la cooperación que cada fabricante preste al proceso y según los resultados del análisis de su muestra. No todos reciben el mismo trato. En relación a las tres marcas analizadas en la muestra, a BYD se le aplicarán impuestos de importación a Europa del 17,4%; el 19,9% para Geely y el 37,6% para SAIC.

Otros constructores, que colaboraron con la investigación, pero que no formaron parte de la muestra analizada, tributarán al 20,8%. Finalmente, a todos los constructores que no cooperaron con la investigación se les aplicará una tasa máxima del 37,6%. Hay que decir que estos valores se revisaron ligeramente a la baja, respecto a los previstos inicialmente y que cualquier otro constructor que desee someterse al análisis realizado sobre la muestra puede hacerlo. Pero no todo el mundo parece extremadamente preocupado por la cuestión. En declaraciones a la prensa británica, MG, perteneciente al grupo SAIC, afirmó que absorberá cualquier incremento de precios, no repercutiéndolo al cliente. Lo que dice algo sobre el tamaño de los subsidios. Otras marcas, como BYD, refuerzan los anuncios sobre la construcción de fábricas en Europa, evitando así estas tasas a medio plazo. Tesla está considerando un rápido traslado de la producción de los Model 3 fabricados en China y exportados a Europa, a su fábrica de Alemania, donde fabrica el Model Y. En cuanto a las autoridades chinas, acusan a la CE de que estas tarifas violan los principios del economía de mercado y las reglas de las transacciones internacionales.

Más curiosa ha sido la reacción de los directores generales de los grandes grupos europeos, ya que muchos están en contra de las comisiones. Las razones esgrimidas para esta postura, que puede parecer extraña, son varias. Algunos dicen que no se debe hacer la vida difícil a los fabricantes que ofrecen productos que los consumidores europeos desean, otros dicen que les gusta la competencia a nivel global, otros temen represalias



FRANCISCO MOTA

Nacido en 1967, su juguete favorito de niño era una miniatura de un Porsche Targa. Heredó la pasión por los coches de su padre, que utilizaba el coche familiar para hacer rallyes los fines de semana. Estudió ingeniería mecánica, pero en 1989 se dio cuenta de que la prensa del motor era la mejor forma de estar en contacto con las novedades. Es jurado del Coche del Año en Europa.

del Estado chino, con medidas similares. Incluso hay quienes sostienen lo contrario, que los tipos deberían reducirse y no aumentarse. Las razones de estas reacciones son fáciles de entender y van mucho más allá de los coches eléctricos. Cuanto mayor es la presencia de un fabricante europeo en China, menos aprecia estas medidas, por temor a las represalias que seguramente sufrirá en el mercado chino. Varios grandes grupos europeos ya dependen de las ventas en China para lograr resultados globales positivos. Con esta postura adoptada por la CE temen que sus operaciones en China se vean perjudicadas, y no hablamos de modelos eléctricos, sino de todos los modelos.

CONCLUSIÓN

No se espera que China retire las subvenciones, ni que la CE renuncie a los nuevos impuestos, por lo que varios fabricantes que fabrican modelos eléctricos en China ya están planeando fábricas en Europa, para abastecer el mercado del Viejo Continente. La que parece ir más lejos es la citada BYD, que está construyendo una unidad de fabricación en Hungría, con planes de construir dos unidades más de aquí a 2030. SAIC y Chery planean construir dos fábricas cada una, pero aún no han anunciado dónde. Volvo, Polestar y Mini planean trasladar parte de la producción de los modelos eléctricos que fabrican en China y venden en Europa a Bélgica y Reino Unido.

La CE europea realizó un extenso trabajo definiendo las nuevas tarifas, en un corto período de tiempo, mostrando una rápida reacción. Pero no todos los constructores que deberían beneficiarse de las medidas parecen estar de acuerdo. [a](#)

MIRANDO A EUROPA

Marcas como BYD, refuerzan los anuncios sobre la construcción de fábricas en Europa, evitando así estas tasas a medio plazo. Tesla está considerando un rápido traslado de la producción de los Model 3 fabricados en China y exportados a Europa, a su fábrica de Alemania, donde fabrica el Model Y





OTRA FORMA DE DISFRUTAR DE UN RENTING

MAYOR LIBERTAD

Lejos de la rigidez de los contratos de renting tradicional, el renting flexible se revela como una útil herramienta para quienes no tienen claro el tiempo exacto por el que necesitan un vehículo. Te contamos en qué consiste.

ALICIA FERNÁNDEZ FOTOS: SLIB

El renting es una fórmula de compra en auge. En 2023, más de 1 de cada cuatro vehículos, el 26 por ciento, fueron adquiridos mediante este sistema. La fórmula es relativamente sencilla. Una cuota al mes con todo incluido desde el alquiler del modelo, al seguro, mantenimiento y averías, impuestos e ITV, -siendo los neumáticos y el combustible dos conceptos que no suelen estar incluidos- durante un periodo de tiempo que suele oscilar entre los 3, 4 o 5 años. Se trata de un modo de disfrutar un vehículo que si bien comenzó ofreciéndose a empresas, cada vez más particulares se apuntan a él. De hecho, autónomos y particulares conforman más del 50 por ciento de los clientes de renting.

Dentro de las modalidades del renting, encontramos el llamado renting flexible. Aproximadamente supone el 15 por ciento de toda la flota de renting formada por más de 900.000 uni-

dades. Es un producto que tiene las mismas características que el renting normal, es decir un contrato con todo incluido pero por un periodo de tiempo menor, permitiendo cancelar el contrato y devolver el vehículo antes de tiempo sin incurrir en penalizaciones. Inicialmente pensado para las necesidades temporales de movilidad de las empresas y los autónomos, está hoy en día al alcance de los particulares, permitiéndoles solventar la incertidumbre que les puede provocar

no conocer la legislación referente a la movilidad.

MUCHAS VENTAJAS

Actualmente casi todas las compañías de renting tienen una división de renting flexible, si bien hay algunas que están especializadas en ello. La mayor ventaja es que no tienes que concretar en el momento de la firma de tu contrato lo que éste va a durar, es decir, cuándo tienes que devolver el vehículo. De forma que no se te aplicarán

LA CUOTA DE UN RENTING FLEXIBLE
ES MÁS ELEVADA PERO NO TIENE
PENALIZACIÓN POR DEVOLVER
EL COCHE ANTES



DIFERENCIAS CON EL TRADICIONAL

Si bien el renting flexible es muy parecido al tradicional, este presenta algunas diferencias. Para empezar, en referencia a la elección del modelo que vamos a conducir. Aunque depende de las compañías, generalmente no te permitirán elegir el modelo concreto, sino el segmento y las características del vehículo, si bien te permitirán elegir dentro de una gama. El renting flexible tiene la ventaja de que podrás cambiar un vehículo por otro si tus necesidades varían. Hoy necesitas un utilitario, mañana un todoterreno o un SUV con capacidad para ir por caminos y pasado mañana un comercial. Situaciones como esta las cubre un contrato de renting flexible. Y ya no sólo el tamaño del vehículo. Puede darse la circunstancia de que necesites un vehículo con diferente tipo de combustible, hablamos de cambiar un Diesel por un vehículo híbrido, o uno de GNC [varias compañías disponen de ellos], porque tienes que entrar en una Zona de Bajas Emisiones con restricciones ambientales. Otra de las diferencias viene de la mano del precio. La cuota de un renting flexible sale entre un 10 o un 20 por ciento más cara -depende de los casos- que la de uno tradicional. Deja de ser rentable en torno a unos 24 o 36 meses. Las cuotas que vas a pagar por el renting flexible compensan hasta un plazo de tres años, aunque tienes opción de contratar un renting flexible hasta 48 meses. Si tienes claro que vas a necesitar durante más tiempo el mismo vehículo o uno con unas características determinadas, un renting tradicional te saldrá más económico. A partir de estos plazos, es cuestión de hacer cuentas.



MUCHA OFERTA

El renting flexible te permite disponer de un coche con todo incluido sin precisar el tiempo de antemano. La mayoría de empresas de renting disponen de división de flexible, tanto ALD/LeasePlan como Arval. Northgate es, por otro lado, una empresa nacida como flexible, aunque no solo tiene este tipo de renting.

penalizaciones por cancelación anticipada. La antelación con la que debes avisar depende de la política de cada compañía, de lo que firmes en el contrato. En algunas compañías bastará con hacerlo 24 horas antes, otras te exigen hacerlo con más de 48. Asimismo, los contratos de renting flexible tienen un mínimo de plazo de duración que depende de cada compañía y que suele oscilar entre un mes y tres meses. Algunas compañías tienen un híbrido entre renting flexible y tradicional, ya que se concreta el plazo, que es inferior al de uno tradicional.

Además, como ocurre con los contratos de renting tradicional, tienes un

kilometraje máximo permitido, generalmente 15.000, 20.000 o 30.000 kilómetros. Si te excedes tendrás una penalización.

En caso de que seas autónomo, al igual que en el caso de las empresas, tendrás una sola factura y te permitirá hacer las mismas deducciones que este. Al igual que en el de más a largo plazo, se incluirá en tu cuota el mantenimiento, recurso de multas, asistencia en carretera, incluso coche de sustitución en casi todos los casos.

Podrás alquilar por renting flexible tanto turismos como furgonetas o vehículos específicos. Podrás también adaptarlo a tus necesidades. Desde una baca, hasta una rejilla separadora, panelado interior, rotulado exterior, carrozados, pintura corporativa... los papeleos para poder contratar un vehículo a través de renting flexible suelen ser rápidos y en un corto periodo de tiempo puedes disponer del mismo. En muchos casos, todos los trámites de contratación son digitales. [a](#)



Todos los meses encontrarás una portada espectacular de la mejor revista de coches deportivos.

AUTOMÓVIL

La deportividad en España tiene un nombre: AUTOMÓVIL.
Ha sido la revista decana del automovilismo y pruebas de más
alto nivel. Solo aceptamos lo más premium del mercado.

PRUEBAS

Los mejores deportivos del mundo
son el objetivo de nuestra revista.
Si quieres saber cómo va un coche
prestacional de verdad, solo puedes
leer esta revista.



EXCLUSIVIDAD

La firma premium es parte del ADN de
AUTOMÓVIL. La crème de la crème forma
parte de las páginas de la mejor revista de
alto standing de nuestro país.



DEPORTE

La alta competición es un objetivo
fundamental en nuestra revista. F1 y WRC
son parte de nuestra historia. Y seguimos
cubriendo estos campeonatos para ser
consecuentes con nuestro ADN.





AERODINÁMICA EN LA F1 [PARTE II]

APOGEO Y FINAL DEL COCHE ALA

En la temporada siguiente a su dominio con el T79, Lotus perdió completamente la ventaja que tenía en el aprovechamiento del efecto suelo. Otros equipos superaron a la escudería de Colin Chapman, bien con copias mejoradas del T79 o bien con su propia versión del coche ala, la tecnología dominante hasta su prohibición en 1983.

BLAS SOLO [TEXTO]. IMAGO [FOTOS]



Tras el dominio de Lotus con el T79 gracias a sus perfiles de ala invertida, las otras escuderías tenían tres opciones para la temporada 1979: tratar de ir aún más allá en el aprovechamiento del efecto suelo, hacer una copia del Lotus T79 o crear una versión propia del coche ala.

La primera opción fue la de Lotus, y también la de Arrows. Al presentar el T80, Colin Chapman dijo triunfalmente que sería tan superior al T79 como éste lo había sido a todos los demás coches. Según Mario Andretti, en cambio, era «la misma señora con un traje completamente nuevo». Contra de la opinión de sus ingenieros, Chapman decidió mantener el deficiente chasis del T79 y desarrollar sólo en la carrocería, con el objetivo único de conse-

guir más apoyo aerodinámico mediante el efecto suelo. Por su parte, Tony Southgate, que estuvo en Lotus durante la creación del T78 (el primer coche ala), también diseñó el Arrows A2 con la prioridad de tener el máximo flujo de aire bajo el coche.

Durante la temporada de 1979, tanto el Lotus T80 como el Arrows A2 se distinguían por su concepción de coche ala integral: perfil de ala y faldillas que se extendían por detrás del eje trasero, carenado lateral en las ruedas traseras, sin alerones delanteros y con el trasero como continuación de la carrocería. Lotus y Arrows también probaron y descartaron soluciones como las faldillas en el morro del T80 o las dobles bajo los pontones en el A2. Es decir: Arrows y Lotus aumentaron la dosis de apoyo aerodinámico sin conocer los efectos secundarios.

Fueron dos fracasos. En el túnel de viento obtenían unos resultados extraordinariamente buenos, pero ahí la carrocería no se mueve y en la pista sí. En los T80 y A2 se daba en gran medida un efecto presente en otros de los primeros coches ala: movimiento vertical de la carrocería combinado con cabeceo, con lo que la carrocería avanzaba de forma ondulante. Este movimiento se debía principalmente a que, cuanto más cerca estaba el perfil de ala del suelo, mayor era el apoyo aerodinámico. Pero sólo hasta cierto punto: a partir de ahí el apoyo caía drásticamente. Si el coche pasaba por un bache o simplemente si el apoyo aerodinámico comprimía demasiado los muelles, llegaba a ese punto límite, perdía apoyo, la carrocería subía, volvía a tener apoyo, volvía a bajar y el proceso podía comenzar de nuevo si entraba en reso-



nancia con la flexión de los neumáticos. Ese movimiento vertical, unido al cabeceo, hacía los coches casi imposibles de conducir. Mario Andretti llegó a ver en Silverstone cómo las ruedas delanteras de su T80 despegaban del suelo debido a este fenómeno.

Era necesaria una suspensión muy dura para soportar el apoyo aerodinámico (que podía llegar a unos 2.500 kg) y limitar el cabeceo, aunque llegado a un límite podía ser contraproducente. Además, en el caso del T80, una suspensión tan dura agravaba el problema de la falta de rigidez en el chasis. Por todo ello y otros problemas, como unas faldillas curvas que se atascaban, Carlos Reuteman no llegó a correr con el T80 y Andretti sólo lo hizo en tres carreras antes de volver al T79.

Hubo ingenieros que, a partir de la idea de los perfiles de ala invertida bajo los pontones, se atrevieron a hacer diseños diferentes al del Lotus T79. Quien tuvo más acierto fue Gerard Ducarouge, con el Ligier JS11. A principio de la temporada de 1979, el JS11 era el mejor coche de la parrilla, pero por una u otra razón el equipo no le sacó partido: en las siete primeras carreras, Jacques Laffite hizo dos primeros y un segundo, el resto se saldó con abandonos. Patrick Depallier dejó de correr esa temporada por un accidente en la delta, dos carreras después de ganar en el Jarama y ponerse primero en el campeonato.

Patrick Head reconoció abiertamente que se había inspirado en Lotus para

hacer el Williams FW07, pero mejoró los puntos débiles del T79. Fue claramente el mejor coche en la segunda parte de la temporada, con cinco victorias en las siete últimas carreras (una Clay Regazzoni, cuatro Alan Jones). El segundo mejor coche durante toda la temporada fue el Ferrari 312 T4. No era tan eficaz como coche ala porque la gran anchura del su motor dificultaba la salida de aire, pero el agarre que perdía por ello lo ganaba con sus neumáticos radiales Michelin, muy superiores a los Goodyear diagonales de las otras escuderías, esa temporada. Jody Scheckter ganó el título de pilotos y Ferrari el de constructores, más por fallos de los rivales que por aciertos propios.

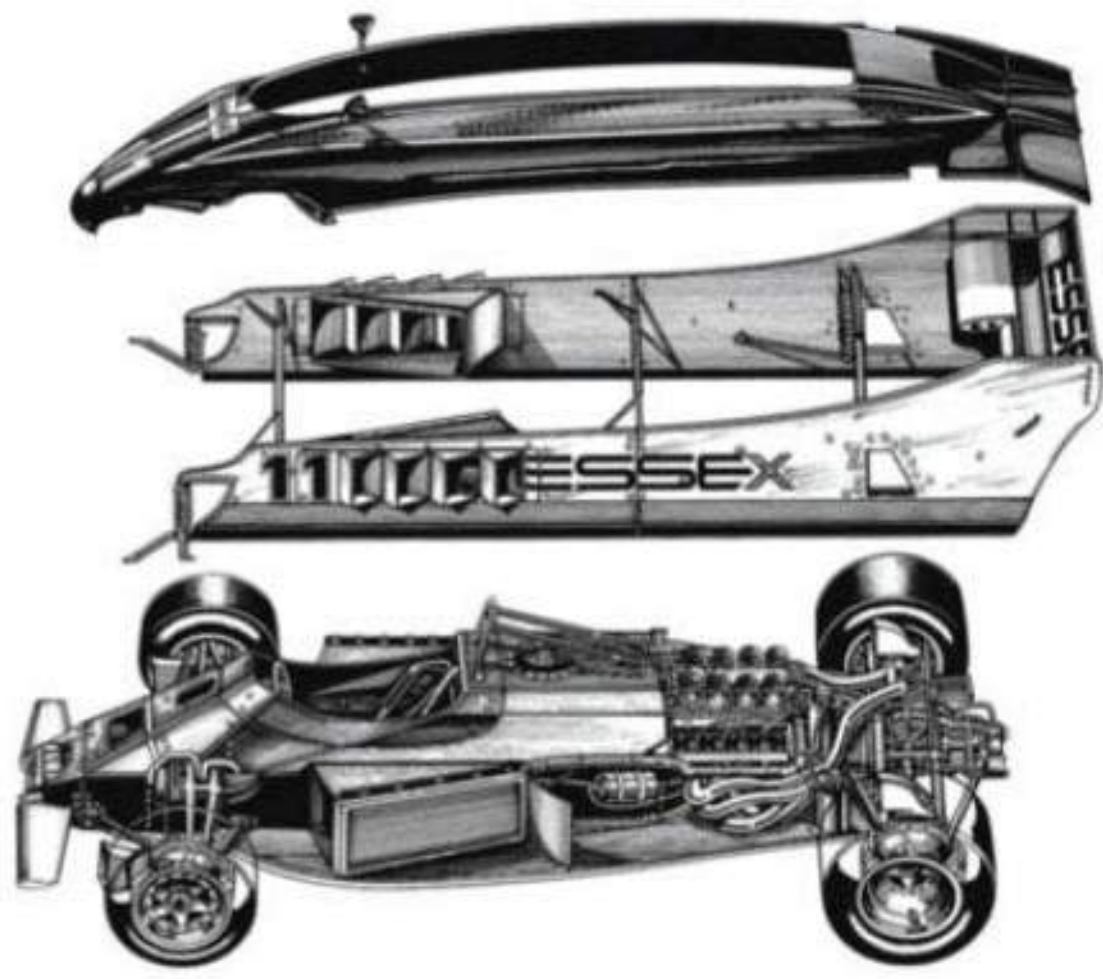
Esos fallos se repitieron en la temporada 1980 en el equipo Ligier, que volvía a tener con el JS11/15 un coche de estabilidad sobresaliente y más rápido en recta que todos los de motor Cosworth. Ni eso ni sus dos buenos pilotos (Jacques Laffite y Didier Pironi) compensaron una dirección deportiva

deficiente. Frank Williams era mucho más capaz en ese sentido que el temperamental Guy Ligier y Patrick Head supo evolucionar el FW07 para dejarlo, como mínimo, al nivel del JS 11/15. El Williams no quedó como el mejor fórmula 1 con faldillas deslizantes porque, al final de temporada, el Brabham BT49 Cosworth de Gordon Murray era superior. Si Alan Jones no hubiera sacado de la pista a Nelson Piquet en la penúltima carrera, posiblemente Jones y Williams no habrían sido Campeones del Mundo en 1980.

Tras el desastre del T80, en esa temporada Lotus dio marcha atrás con el T81, un híbrido del T79 y el T80, con poco éxito. Era una solución de compromiso mientras Peter Wright y Martin Ogilvie desarrollaban el revolucionario sistema de doble chasis del T86/T88.

De cara a 1981, la FISA prohibió las faldillas deslizantes aduciendo motivos de seguridad. En principio, esa medida iba a perjudicar más a los equipos agrupados en la FOCA que a los llama-

EN 1979, LOS EQUIPOS HICIERON COPIAS DEL LOTUS T79 U OTRAS INTERPRETACIONES



TRIPLE ESCALÓN.

Arriba, la carrocería, sujeta al chasis secundario. En el centro, dicho chasis, apoyado en los bujes con unos muelles extremadamente duros. Abajo, el chasis primario, con suspensión normal y donde están el piloto y los elementos mecánicos.



GERARD DUCAROUGE Y JACQUES LAFFITE.

Un dúo ganador en Ligier que no llegaron a ser campeones principalmente por la dirección deportiva del equipo, en manos del temperamental Guy Ligier. A la derecha, GP de Mónaco de 1979: Reutemann con el T79 por delante de Andretti con el T80, que abandonó. Tras ellos, Hunt (Wolf), Patrese (Arrows), Stuck (ATS), Ragazzoni (Williams), Watson (McLaren) y Fittipaldi (Copersucar).

LOTUS T88

En la historia del Lotus T88 hay algo de injusticia poética. En el número pasado de Autopista contábamos como, en 1978, Colin Chapman movilizó a todos los equipos para reclamar la prohibición del Brabham BT46B, aunque realmente no violaba el reglamento. Uno de los argumentos de Chapman fue que, si se toleraba el ventilador del BT46B, todos tendrían que hacer lo mismo y saldría muy caro. Cuando apareció el Lotus T88, en el segundo GP de la temporada 1981, el equipo Williams era el que más tenía que perder si aparecía un coche superior a los demás; exactamente igual que Lotus en 1978. Frank Williams hizo lo mismo que Chapman en su día e incluso llegó a utilizar el mismo argumento: tolerar al T88 supondría que todos tendrían que hacer lo mismo y saldría muy caro.

Como el Brabham BT46B, el Lotus T88 no era ilegal, sino que explotaba una laguna del reglamento. Desde 1969, estaba estipulado que cualquier elemento aerodinámico debía estar firmemente sujeto a la parte suspendida del coche, una regla hecha para impedir que los alerones se fijaran directamente a los bujes de la rueda. El truco del T88 era que no tenía una «parte suspendida», sino dos: por un lado, el chasis normal para el piloto y los elementos mecánicos con una suspensión también normal; por otro, un segundo chasis para la carrocería con la suspensión extremadamente dura que requería un coche ala. Este segundo chasis no era más que dos paneles laterales con tres travesaños, pero el reglamento no decía cómo tenía que ser. Además, parte del equipo Lotus confiaba en una pequeña triquiñuela lingüística. El reglamento no decía explícitamente que el coche sólo podía tener un motor, pero se podía considerar implícito porque siempre hablaba del motor en singular. En cambio, ni siquiera implícitamente se podía considerar que sólo debía tener un chasis porque esa palabra es igual en singular y en plural.

Como le ocurrió a Gordon Murray con el BT46B, a Chapman no le sirvió de nada que los comisarios técnicos le dieran la razón, los comisarios deportivos se la quitaron por razones políticas.



CON Y SIN ALERÓN.

El primer Arrows A2 no tenía un trasero independiente, la carrocería acababa con la prolongación de los perfiles de ala en los pontones. La idea no funcionó y pusieron uno normal. A la izquierda, los Williams FW07 de 1979: Ragazzoni ganó una carrera y Alan Jones, cuatro.

DE ESPALDAS.

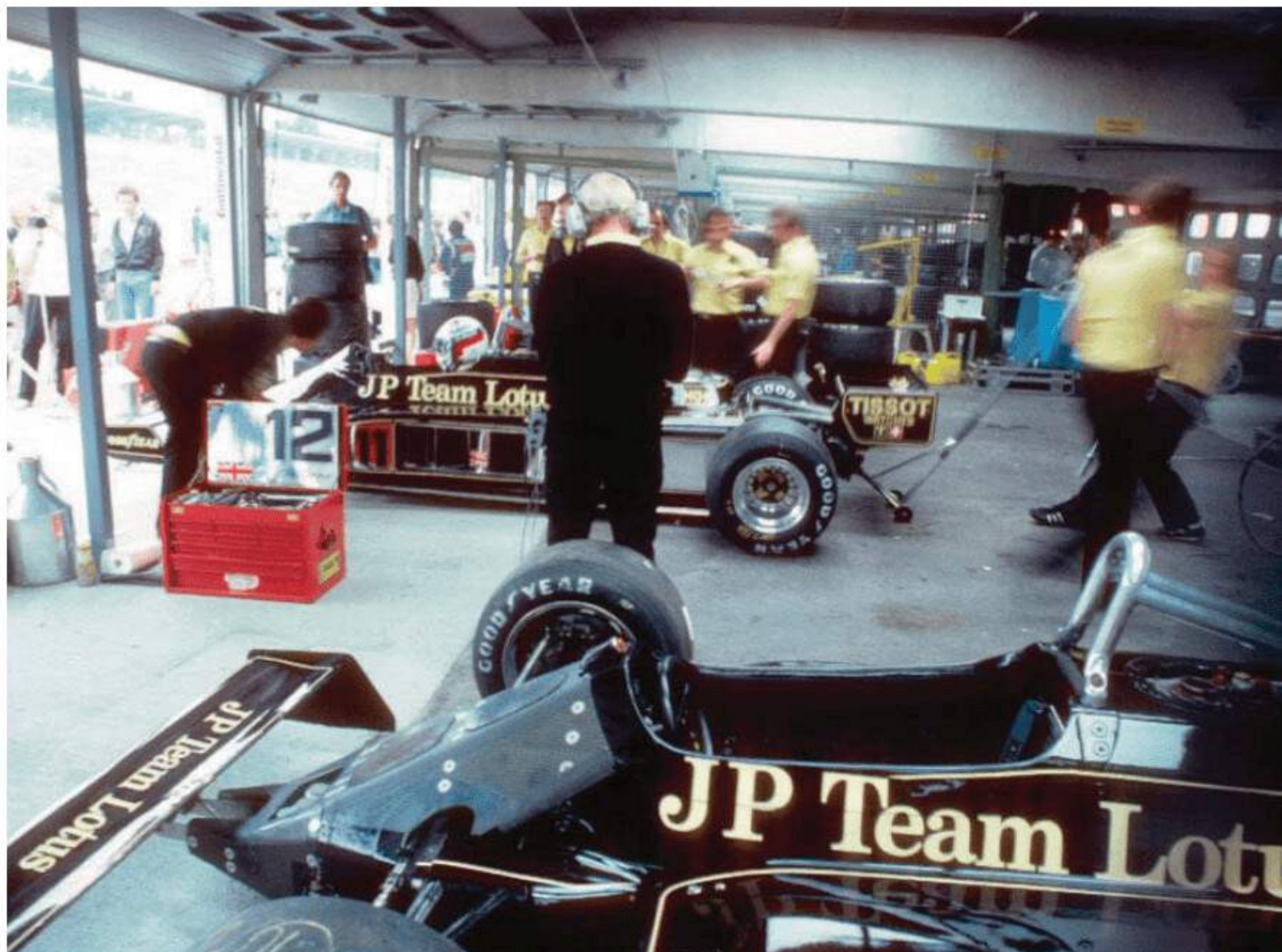
En cierta medida, Chapman le dio la espalda a la F1 tras la prohibición del T88 para centrarse en sus chanchullos con John DeLorean. Este es el T87, versión con un sólo chasis del T88.

dos «grandes constructores»: Ferrari, que seguía sin explotar el potencial del efecto suelo; Renault, que se acercaba pero no remataba con el motor turbo; Alfa Romeo y, desde esa temporada, Talbot Ligier Matra. Todas ellas tenían motores más potentes que el Cosworth de las escuderías de la FOCA, cuya ventaja en ese momento era una aerodinámica mejor.

Para suprimir las faldillas deslizantes, no se les ocurrió nada mejor que establecer una distancia mínima al suelo de 6 cm y que la medición se debía hacer en parado. Gordon Murray, avisado como siempre, se presentó en la primera carrera puntuable de la temporada (Long Beach) con un Brabham BT49 con altura variable: más de 6 cm en la verificación en parado, menos en pista. Además, para reemplazar a las faldillas deslizantes, había ideado unas flexibles de un material llamado Vethane. La suspensión variable de Brabham no estuvo a punto hasta la siguiente carrera (Brasil), donde Williams ya tenía uno similar que no utilizó en carrera porque no funcionaba bien. En la tercera carrera (Argentina), el BT49 fue muy superior a sus rivales y se desató otra guerra cuando Frank Williams trató de que lo prohibieran. En la cuarta (San Marino), los comisarios se pusieron tan estrictos que, el viernes, hasta el Ferrari fue declarado ilegal. Se buscó una solución de compromiso: no utilizar ningún elemento flexible pero sí la suspensión de altura variable.

Lotus no disponía de suspensión variable y, desde la segunda carrera, no le hacía falta porque con el T88 de doble chasis resultaba fácil —sólo por aerodinámica— dar la altura legal en la verificación y que la carrocería bajara en pista. Era sólo una ventaja marginal en el diseño del T88, cuyo fin principal era que la carrocería estaba apoyada en un segundo chasis con una suspensión extremadamente dura que se debía mantener casi siempre paralela al suelo. En los cuatro GP que el coche salió a pista el viernes, después de ser aprobado por los comisarios técnicos, la autoridad deportiva les sacó bandera negra. Lamentablemente, nunca sabremos si la idea era buena.

La temporada 81 fue muy abierta. Brabham y Williams dominaron al principio, como continuación de lo que ocurrió en la anterior. Villeneuve ganó dos GP con el nuevo Ferrari



126CK turboalimentado, Jaques Laffite le dio las dos últimas victorias al motor Matra V12 con el Talbot Ligier JS17 y Renault, por fin, parecía tener un coche tan fiable como rápido con el RE30. John Watson ganó el GP de Inglaterra con el McLaren MP4, la primera victoria de un chasis íntegramente hecho con fibra de carbono (CFRP, en realidad). El MP4 también fue también el primer fórmula 1 que participó en un GP con este tipo de bastidor pero, en rigor, no el primero en llevarlo porque el Lotus T88 apareció antes. Al final, Nelson Piquet con el Brabham BT49 ganó el campeonato, por un solo punto, a Carlos Reuteman con el Williams FW07.

1982 fue aún más competitiva: en 16 carreras hubo 11 pilotos y 8 coches con victorias. Ningún piloto ganó más de dos carreras y el Campeón —Keke Rosberg— sólo venció en una (y por los pelos), con el Williams FW08. Otro hecho insólito es que una escudería hiciera doblete con dos coches completamente distintos: en el GP de Canadá Nelson Piquet fue primero con el Brabham BMW BT50 y Riccardo Patrese segundo con el Brabham Ford BT49. Ese doblete de Brabham ilustra en cierta forma lo que ocurrió en la temporada: coche ligeros, con motor atmosférico de consumo relativamente bajo y buena aerodinámica (McLaren, Williams, Tyrrel, Lotus y Brabham Ford), contra coches turboalimentados mucho más potentes, pesados y menos fiables (Ferrari, Renault y Brabham BMW).



FRANK WILLIAMS Y PATRICK HEAD.

Un jefe de equipo con muchas buenas cualidades, entre ellas confiar en el ingeniero que mejor supo reinterpretar al Lotus T79 y evolucionar la idea del coche ala hasta el final.



FALDILLA FIJAS. En 1982 tenían que ser fijas, no deslizantes, y no siempre tocaban el suelo, como se ve en el Williams FW08 de Keke Rosberg.



JOHN BARNARD Y NIKI LAUDA.

El McLaren MP4 fue el coche con más victorias en la temporada 82. John Watson estuvo a punto de ganar el campeonato y Lauda volvió a ganar carreras tras su regreso a la F1.



MARCHA ATRÁS.

Tras el fracaso del T80, Lotus corrió en 1980 con el T81, un híbrido del T79 y el T80.



SIEMPRE FAVORITO.

Renault, la primera marca en tener un coche ala competitivo con turbo. Tanto el RE20 como el RE30 fueron favoritos y nunca ganaron un campeonato.

En aquella temporada ya no existía la altura mínima de 6 cm, pero sí se estableció que las faldillas tenían que ser rígidas y que no podían prolongarse por detrás del eje trasero. Incluso así, los monoplazas de ese año alcanzaron un grado de apoyo aerodinámico semejante al que había con faldillas deslizantes, con soluciones muy semejantes en casi todos los coches. La única excepción fue el Talbot Ligier JS19, que recuperó la idea del coche ala integral del fallido Lotus T80. Aunque mucho más competitivo que aquel (Laffite fue tercero en el GP de Austria), en su diseño original tenía faldillas por detrás de las ruedas que se declararon ilegales en todas las carreras donde aparecieron. Ligier tuvo que recortarlas y estimaba que así perdía aproximadamente un 20% de apoyo aerodinámico.

La seguridad de los monoplazas preocupaba mucho, sobre todo a los

pilotos, que fueron los primeros en reclamar un suelo plano para acabar con el coche ala. En 1982, además de los accidentes mortales de Gilles Villeneuve y Riccardo Paletti y del que acabó con la carrera de Didier Pironi, hubo varios más que podrían haber tenido consecuencias graves, como el de Jochen Mass en el GP de Francia. Entre los equipos, pesaba más el interés por ganar que la seguridad de los pilotos: los que tenían motores turbo decían que el problema era el efecto suelo y, los que no, que el problema eran los motores turbo. Por las razones que fueran, el reglamento estipuló que, de cara a 1983, el fondo de los coches entre los dos ejes debería ser plano, sin perfiles aerodinámicos. Ahí terminó la era del coche ala. En 1983 las carreras fueron ligeramente más lentas, al año siguiente, ya no. **a**

CONCLUSIÓN

El período 78-82, las cinco temporadas del coche ala, fue muy fructífero desde el punto de vista técnico. Además del formidable progreso en aerodinámica, el perfeccionamiento del coche ala condujo a la aparición de otros avances, como el bastidor de fibra de carbono o la suspensión variable. Ahora bien, creo que ponerle fin fue una decisión acertada porque, en ese momento, la seguridad que proporcionaban los monoplazas había quedado muy por detrás de sus prestaciones. Si se hubieran combinado de forma efectiva versiones más evolucionadas del coche ala con el motor turbo, que se generalizó justo en ese momento, el riesgo para los pilotos habría sido extremadamente alto.

ETIQUETA C

Aunque las etiquetas Eco y Cero están incrementando sus ventas en los últimos tiempos, todavía siguen siendo los modelos con etiqueta C los que se llevan el mayor volumen de ventas. En gran parte por la mayor variedad de oferta y, por tanto, de precios.

A la hora de comprarse un modelo el mayor porcentaje de compradores pasan por este listado donde hay más de mil referencias. Por ello es difícil no encontrar nuestro coche ideal. Y por ello esta es la mejor manera para poder hacer comparativas a la hora de definir la compra. Sea cual sea la categoría de coche que queremos tenemos las mejores opciones para elegir.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Abarth 595C 1.4 T-JET 121 kW (165 CV) (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	34900	1,4	165	7,4	160
Abarth 695C 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	38200	1,4	179	7,2	162
Abarth 695C 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) MTA (2022)	Descapotable	366	148	163	1150	2	185	D	G	39800	1,4	179	7,4	167
Abarth 595 1.4 T-JET 121 kW (165 CV) (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	31750	1,4	165	7,1	159
Abarth 695 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	36300	1,4	179	7,2	162
Abarth 695 1.4 T-JET 132 kW (180 CV) MTA (2022)	Turismo	366	148	163	1110	3	185	D	G	37900	1,4	179	7,3	165
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	58900	2,0	280	7,7	174
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Tributo Italiano AT AWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	67900	2,0	280	8	182
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	64400	2,0	280	8	181
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Sprint AT RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	48900	2,1	160	5	132
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Tributo Italiano AT RWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	57900	2,1	160	5,2	137
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Veloce AT RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	54400	2,1	160	5,2	137
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Sprint AT AWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	53900	2,1	211	5,5	144
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Tributo Italiano AT AWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	62900	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Veloce AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	59400	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	106100	2,9	519	10,1	228
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	66300	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Tributo Italiano AT AWD (2024)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	78050	2,0	280	8,8	200
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	71800	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Sprint AT RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	56000	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Tributo Italiano AT RWD (2024)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	67750	2,1	160	6,1	160
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Veloce AT RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	61500	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Sprint AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	61000	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Tributo Italiano AT AWD (2024)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	72750	2,1	209	6,4	167
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Veloce AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	66500	2,1	209	6,1	159
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	116300	2,9	519	11,8	267
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Sprint (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	40950	1,6	131	5,3	139
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Tributo Italiano (2024)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	49400	1,6	131	5,4	142
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	46450	1,6	131	5,4	141
Alpine A110 (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	67800	1,8	252	6,7	153
Alpine A110 GT (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	79100	1,8	300	6,8	154
Alpine A110 R Turini (2023)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	108000	1,8	300	6,8	155
Alpine A110 S (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	80900	1,8	300	6,9	157
Aston Martin DBX (2019)	Todoterreno	504	168	200	2320	5	491	4x4	G	210000	4,0	551	14,3	323
Aston Martin V8 Vantage Coupe (2017)	Coupe	447	127	194	1685	2	346	T	G	178000	4,0	510	11,6	264
Aston Martin V8 Vantage Roadster (2020)	Descapotable	447	127	194		2	0	T	G	199000	4,0	510	11,6	263
Audi A1 allstreet 25 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	28720	1,0	95	5,7	130
Audi A1 allstreet 30 TFSI (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	30070	1,0	116	5,7	128
Audi A1 allstreet 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	32020	1,0	116	6,2	141
Audi A1 allstreet 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	33810	1,5	150	6,4	146
Audi A1 allstreet Adrenalin 25 TFSI (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	31360	1,0	95	5,8	131
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	32710	1,0	116	5,7	130
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	34670	1,0	116	6,2	142
Audi A1 allstreet Adrenalin 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1210	5	335	D	G	36450	1,5	150	6,5	147
Audi A1 Sportback Adrenalin 25 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	29710	1,0	95	5,5	125
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	31060	1,0	116	5,6	126
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	33010	1,0	116	5,7	129
Audi A1 Sportback Adrenalin 35 TFSI S tronic (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	34800	1,5	150	6,1	139
Audi A1 Sportback Advanced 25 TFSI (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	26620	1,0	95	5,4	123

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	27970	1,0	116	5,5	124
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	29920	1,0	116	5,6	127
Audi A3 allstreet 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	146	182	1425	5	380	D	D	45160	2,0	150	5,1	135
Audi A3 Sedan Advanced 30 TDI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	36030	2,0	116	4,6	120
Audi A3 Sedan Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	33890	1,5	116	5,6	128
Audi A3 Sedan Advanced 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	39590	2,0	150	5	131
Audi A3 Sedan Advanced 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	35250	1,5	150	5,7	130
Audi A3 Sedan Black line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	45390	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sedan Black line 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	41050	1,5	150	5,8	133
Audi A3 Sedan S line 30 TDI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	38830	2,0	116	4,6	120
Audi A3 Sedan S line 30 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	36690	1,5	116	5,7	129
Audi A3 Sedan S line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	D	42390	2,0	150	5	131
Audi A3 Sedan S line 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	38050	1,5	150	5,7	130
Audi S3 Sedan TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	325	4x4	G	66740	2,0	333	8,2	186
Audi A3 Sportback Advanced 30 TDI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	35110	2,0	116	4,7	123
Audi A3 Sportback Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	32960	1,5	116	5,8	132
Audi A3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	38660	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sportback Advanced 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	34320	1,5	150	5,8	133
Audi A3 Sportback Black line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	44510	2,0	150	5,2	136
Audi A3 Sportback Black line 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	40170	1,5	150	6	137
Audi A3 Sportback Genuine Edition 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	44510	2,0	150	5,1	134
Audi A3 Sportback S line 30 TDI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	37910	2,0	116	4,7	123
Audi A3 Sportback S line 30 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	35760	1,5	116	5,8	133
Audi A3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	D	41460	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sportback S line 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	37120	1,5	150	5,9	134
Audi S3 Sportback TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	325	D	G	65770	2,0	333	8,5	193
Audi A5 Avant Advanced TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	483	144	186	1785	5	448	4x4	G	55310	2,0	150	6,8	154
Audi A5 Avant Advanced TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Familiar	483	144	186	1785	5	448	4x4	G	58510	2,0	204	6,8	156
Audi A5 Avant Business TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	483	144	186	1785	5	448	4x4	G	53310	2,0	150	6,8	154
Audi A5 Avant Business TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Familiar	483	144	186	1785	5	448	4x4	G	56510	2,0	204	6,8	155
Audi A5 Avant S line TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	483	144	186	1785	5	448	4x4	G	58210	2,0	150	6,9	157
Audi A5 Avant S line TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Familiar	483	144	186	1785	5	448	4x4	G	61410	2,0	204	6,9	158
Audi A5 Advanced TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	483	143	186	1770	5	417	4x4	G	53050	2,0	150	6,7	153
Audi A5 Advanced TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Turismo	483	143	186	1770	5	417	4x4	G	56250	2,0	204	6,8	154
Audi A5 Business TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	483	143	186	1770	5	417	4x4	G	51050	2,0	150	6,7	152
Audi A5 Business TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Turismo	483	143	186	1770	5	417	4x4	G	54250	2,0	204	6,7	153
Audi A5 S line TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	483	143	186	1770	5	417	4x4	G	55950	2,0	150	6,8	154
Audi A5 S line TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Turismo	483	143	186	1770	5	417	4x4	G	59150	2,0	204	6,8	155
Audi Q2 Advanced 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	34770	2,0	116	4,8	125
Audi Q2 Advanced 30 TFSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	34000	1,0	116	5,7	131
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	42260	2,0	150	5,3	140
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	40020	2,0	150	5,2	135
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	35870	1,5	150	5,8	133
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	38130	1,5	150	5,9	135
Audi Q2 S line 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	36470	2,0	116	4,9	130
Audi Q2 S line 30 TFSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	35700	1,0	116	5,9	135
Audi Q2 S line 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	43960	2,0	150	5,5	145
Audi Q2 S line 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	41720	2,0	150	5,4	140
Audi Q2 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	37570	1,5	150	6,1	139
Audi Q2 S line 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	39830	1,5	150	6,2	141
Audi SQ2 TFSI 221 kW (300 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	58220	2,0	300	8,3	188
Audi Q3 Advanced 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	46890	2,0	150	5,5	143
Audi Q3 Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	45260	1,5	150	6,5	149
Audi Q3 Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	47670	1,5	150	6,6	150
Audi Q3 Advanced 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	53270	2,0	193	6,3	166
Audi Q3 Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	51030	2,0	190	7,8	178
Audi Q3 S line 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	49490	2,0	150	5,8	145
Audi Q3 S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	47860	1,5	150	6,6	150
Audi Q3 S Line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	50270	1,5	150	6,6	151
Audi Q3 S line 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	D	55870	2,0	193	6,4	167
Audi Q3 S line 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	53630	2,0	190	7,8	179
Audi Q3 S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	60850	2,0	245	8,5	193
Audi RS Q3 2.5 TFSI quattro (2019)	Todoterreno	448	159	185	1535	5	530	4x4	G	81380	2,5	400	9,6	217
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	-	-	-	-	-	-	-	D	49100	2,0	150	5,5	145
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	-	-	-	-	-	-	-	G	47470	1,5	150	6,6	151
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	-	-	-	-	-	-	-	G	49880	1,5	150	6,7	151
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	-	-	-	-	-	-	-	D	55580	2,0	193	6,4	168
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-	-	-	-	-	G	53340	2,0	190	7,9	179
Audi Q3 Sportback Advanced 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	-	-	-	-	-	-	-	G	60560	2,0	245	8,5	193
Audi Q3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	-	-	-	-	-	-	-	D	51140	2,0	150	5,8	151
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	-	-	-	-	-	-	-	G	49510	1,5	150	6,9	158

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	-	-	-					G	51920	1,5	150	7	158
Audi Q3 Sportback S line 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	-	-	-					D	57520	2,0	193	6,7	176
Audi Q3 Sportback S line 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	-	-	-					G	55280	2,0	190	8,2	187
Audi Q3 Sportback S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	-	-	-					G	64890	2,0	245	8,8	201
Audi RS Q3 Sportback 2.5 TFSI quattro (2019)	Todoterreno	-	-	-					G	83560	2,5	400	9,6	218
Audi SQ7 TFSI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	124770	4,0	507	12	272
Audi SQ7 TFSI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	126890	4,0	507	12	272
Audi SQ8 TFSI (2023)	Todoterreno	499	170	200		5	439	4x4	G	131995	4,0	507	12,3	279
Bentley Bentayga S V8 (2021)	Todoterreno	514	171	200	2416	5	479	4x4	G	280968	4,0	549	12,8	296
Bentley Bentayga EWB V8 (2022)	Todoterreno	532	174	200	2514	5	380	4x4	G	279371	4,0	549	12,8	296
Bentley Flying Spur Speed (2022)	Turismo	532	148	198	2330	4	351	4x4	G	304126	6,0	635	15	340
Bentley Flying Spur V8 (2021)	Turismo	532	148	198	2330	4	351	4x4	G	247886	4,0	549	12,7	288
BMW 118d (2024)	Turismo	436	146	180	1500	5	300	4x4	D	39000	2,0	150	4,6	122
BMW M135 xDrive (2024)	Turismo	436	146	180	1500	5	300	4x4	G	61000	2,0	300	7,6	173
BMW 218d Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	D	40500	2,0	150	4,8	125
BMW 218i Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	G	39700	1,5	136	6,2	140
BMW 218i Coupé M Sport (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	48750	2,0	156	6,5	147
BMW 220i Coupé M Sport (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	50900	2,0	184	6,4	145
BMW 230i Coupé M Sport (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	54500	2,0	245	6,6	150
BMW M2 Coupé cambio automático (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	94500	3,0	480	9,6	218
BMW M2 Coupé cambio manual (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	95139	3,0	480	10	226
BMW M240i xDrive Coupé (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	75500	3,0	374	8,1	185
BMW 216d Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	36550	1,5	116	4,6	120
BMW 218d Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	42750	2,0	150	4,8	125
BMW 218i Gran Coupé (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	36000	1,5	136	5,6	128
BMW 218i Gran Coupé Aut. (2020)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	38367	1,5	136	5,6	128
BMW 220d Gran Coupé (2019)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	D	47850	2,0	190	4,9	129
BMW 220i Gran Coupé (2021)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	41900	2,0	178	6,1	138
BMW M235i xDrive Gran Coupé (2019)	Turismo	453	142	180	1425	4	430	4x4	G	65300	2,0	306	7,1	162
BMW 320i Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	49350	2,0	184	6,5	147
BMW 330i xDrive Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	57050	2,0	245	7	158
BMW M3 Competition Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	124450	3,0	510	9,7	220
BMW M3 Competition M xDrive Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	129350	3,0	530	10,1	227
BMW 320i sDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	51350	2,0	184	6,8	153
BMW 330i xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	59050	2,0	245	7,3	164
BMW M3 Competition M xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	130350	3,0	530	10,3	233
BMW 420i Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	62500	2,0	184	6,7	152
BMW 430i xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	69000	2,0	245	7,3	166
BMW M4 Competition M xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	135850	3,0	530	10,2	231
BMW 420i Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	55000	2,0	184	6,3	143
BMW 430i xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	61500	2,0	245	6,9	157
BMW M4 Competition Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	126500	3,0	510	9,7	219
BMW M4 Competition M xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	131350	3,0	530	10	226
BMW 420i Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	55300	2,0	184	6,6	150
BMW 430i xDrive Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	61800	2,0	245	7,1	161
BMW 840i Cabrio M Sport (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	124100	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	227150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	159750	4,4	530	10,7	243
BMW 840i Coupé M Sport (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	115900	3,0	333	8,2	186
BMW M8 Competition Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	218400	4,4	625	11,3	257
BMW M850i xDrive Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	151500	4,4	530	10,5	239
BMW 840i Gran Coupé M Sport (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	112750	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	215150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	148350	4,4	530	10,7	243
BMW X1 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	70450	2,0	300	7,8	175
BMW X1 sDrive18d (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	D	44200	2,0	150	4,9	129
BMW X1 sDrive18i (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	44200	1,5	136	6,3	142
BMW X2 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	G	72000	2,0	300	7,7	174
BMW X2 sDrive18d (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	D	45800	2,0	150	5,1	133
BMW X4 M (2022)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	121750	3,0	480	10,7	243
BMW X4 M Competition (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	130850	3,0	510	10,7	244
BMW Z4 M40i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	79000	3,0	340	8,1	183
BMW Z4 sDrive20i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	58500	2,0	197	7,1	161
BMW Z4 sDrive30i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	67200	2,0	258	7,2	163
Caterham Seven 170 (2021)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	40892	0,7	86	4,8	109
Caterham Seven 340 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	58970	2,0	173	6,5	148
Caterham Seven 340 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	62322	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	64378	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	67729	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 600 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	44643	0,7	86	4,8	109
Citroën C3 Max Puretech 100 (2024)	Todoterreno	402	157	176	1226	5	310	D	G	19200	1,2	101	5,6	128

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Citroën C3 You Puretech 100 (2024)	Todoterreno	402	157	176	1226	5	310	D	G	14990	1,2	101	5,6	126
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 Plus (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	26040	1,5	110	4,9	128
Citroën C3 Aircross BlueHDi 110 You (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	D	24640	1,5	110	4,8	127
Citroën C3 Aircross PureTech 110 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	26840	1,2	110	6	135
Citroën C3 Aircross PureTech 110 Plus (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	24920	1,2	110	5,9	134
Citroën C3 Aircross PureTech 110 You (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	23520	1,2	110	5,9	132
Citroën C3 Aircross PureTech 130 EAT6 Max (2023)	Todoterreno	416	165	177	1291	5	410	D	G	28890	1,2	131	6,4	145
Citroën C3 Aircross You Pack Plus Puretech 100 (2024)	Todoterreno	440	166	180	1298	5	460	D	G	21190	1,2	101	6,2	141
Citroën C3 Aircross You Puretech 100 (2024)	Todoterreno	440	166	180	1298	5	460	D	G	18990	1,2	101	6,2	139
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	D	32050	1,5	131	5,1	132
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	D	29800	1,5	131	5,1	133
Citroën C4 PureTech 100 You (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	24990	1,2	101	5,5	124
Citroën C4 PureTech 130 Max (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	29000	1,2	131	5,5	124
Citroën C4 PureTech 130 Plus (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	26750	1,2	131	5,5	124
Citroën C4 PureTech 130 You (2023)	Turismo	436	152	180	1284	5	380	D	G	25550	1,2	131	5,5	124
Citroën C4 X BlueHDi 130 EAT8 Max (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	D	32050	1,5	131	4,9	130
Citroën C4 X BlueHDi 130 EAT8 Plus (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	D	29800	1,5	131	4,9	130
Citroën C4 X PureTech 100 You (2023)	Turismo	460	153	180	1300	4	510	D	G	25550	1,2	102	5,4	123
Citroën C5 Aircross Max BlueHDi 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	D	40560	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross Plus BlueHDi 130 Automática (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	D	38975	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross Plus PureTech 130 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1483	5	460	D	G	34425	1,2	131	6,3	142
CUPRA Ateca 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	438	160	184	1580	5	485	4x4	G	45760	2,0	190	8,1	183
CUPRA Ateca VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	438	160	184	1580	5	485	4x4	G	55170	2,0	300	9	202
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	36080	1,5	150	6,4	144
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	38680	1,5	150	6,8	152
CUPRA Formentor 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	D	45640	2,0	150	5,9	154
CUPRA Formentor 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	45640	2,0	190	7,6	172
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 180 kW (245 CV) DSG 7 vel. (2021)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	51530	2,0	245	7,7	174
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 228 kW (310 CV) DSG 7 vel. 4Drive (2020)	Todoterreno	445	151	184	1437	5	345	D	G	53980	2,0	310	8,5	192
CUPRA León 5p VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2021)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	49050	2,0	300	7,6	172
CUPRA León 5p VZ CUP 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2022)	Turismo	440	144	180	1395	5	270	D	G	58592	2,0	300	7,8	176
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	50080	2,0	300	7,6	172
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 228 kW (310 CV) 4Drive DSG (2021)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	53400	2,0	310	8,3	186
CUPRA León Sportstourer VZ CUP 2.0 TSI 228 kW (310 CV) 4Drive DSG (2022)	Familiar	466	144	180	1441	5	470	D	G	61744	2,0	310	8,5	191
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	20150	1,0	110	5,7	129
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	21050	1,0	110	5,8	131
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme Go 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	21800	1,0	110	5,6	128
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme Go 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	22700	1,0	110	5,7	129
Dacia Sandero Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	13190	1,0	91	5,2	118
Dacia Sandero Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	14040	1,0	91	5,3	119
Dacia Sandero Journey TCe 67 kW (90 CV) (2024)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	15040	1,0	91	5,3	119
Dacia Sandero Stepway Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	14720	1,0	91	5,5	125
Dacia Sandero Stepway Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	15620	1,0	91	5,5	125
Dacia Sandero Stepway Extreme Go TCe 67 kW (90 CV) CVT (2024)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	19020	1,0	91	6,2	140
Dacia Sandero Stepway Extreme Go TCe 81 kW (110 CV) (2023)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	18420	1,0	110	5,5	125
DFSK 500 Intelligent (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	22496	1,5	106	8,3	188
DFSK 500 Luxury (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	20496	1,5	106	8,3	188
DFSK 580 Intelligent (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	29195	1,5	145	9,8	222
DFSK 580 Luxury (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	27695	1,5	145	9,8	222
DFSK F5 Classic (2020)	Todoterreno	469	165	187	1664	5	379	D	G	32695	1,5	137	9,9	224
DR 3.0 (2023)	Todoterreno	417	157	176		5	344	D	G	18900	1,5	117	7,4	173
DR 4.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	19900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	21900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	25900	1,5	155	7,8	175
DR 6.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	450	174	184		5	380	D	G	29900	1,5	155	7,8	175
DR 7.0 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	470	171	186		5		D	G	32900	1,5	160	8	182
DS 7 Bastille BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	42800	1,5	131	5,5	143
DS 7 Performance Line + BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	46200	1,5	131	5,5	145
DS 7 Performance Line BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	43900	1,5	131	5,5	144
DS 7 Rivoli BlueHDi 130 Aut. (2022)	Todoterreno	459	163	189	1585	5	555	4x4	D	46800	1,5	131	5,5	145
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	33550	1,5	131	5,1	133
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	39900	1,5	131	5,1	133
DS 3 BlueHDi 130 Aut. Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	D	34150	1,5	131	5,1	133
DS 3 PureTech 100 Bastille (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	29050	1,2	101	5,5	125
DS 3 PureTech 100 Performance Line (2023)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	29650	1,2	101	5,5	125
DS 3 PureTech 130 Aut. Bastille (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	31900	1,2	131	6	135
DS 3 PureTech 130 Aut. Opera (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	38250	1,2	131	6	135
DS 3 PureTech 130 Aut. Performance Line (2022)	Todoterreno	412	153	179	1282	5	350	D	G	32500	1,2	131	6	135
DS 4 Opera BlueHDi 130 EAT8 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	47800	1,5	131	5,3	139
DS 4 Opera PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	46550	1,2	131	6,2	139
DS 4 Performance Line + BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	41350	1,5	131	5,2	138

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
DS 4 Performance Line + PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	40100	1,2	131	6,1	138
DS 4 Performance Line BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	37600	1,5	131	5,2	137
DS 4 Performance Line PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	36350	1,2	131	6,1	138
DS 4 Rivoli BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	42800	1,5	131	5,2	137
DS 4 Rivoli PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	41550	1,2	131	6,1	137
DS 4 Trocadero BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	D	39250	1,5	131	5,2	137
DS 4 Trocadero PureTech 130 EAT8 (2021)	Turismo	440	147	183	1427	5	390	D	G	38000	1,2	131	6,1	137
EVO 3 1.5 (2023)	Turismo	414	157	175		5	0	D	G	17900	1,5	113	6,7	152
EVO 4 1.6 (2023)	Todoterreno	433	164	177		5	0	D	G	20900	1,6	114	7,7	172
EVO 5 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	433	164	182		5	0	D	G	21900	1,5	127	7,5	168
EVO 7 1.5 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	480	176	187		5	1050	D	G	32900	1,5	174	7,4	171
Ford Bronco Badlands 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	91695	2,7	334	14,2	338
Ford Bronco Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	87095	2,7	334	13,7	326
Ford Focus Active Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	D	35179	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active X Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	D	36367	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	D	36319	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Active X Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	D	37464	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Berlina ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	43567	2,3	280	8	183
Ford Focus Berlina ST-Line 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183		5	358	D	D	34841	1,5	116	5	130
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183		5	358	D	D	36029	1,5	116	5	131
Ford Focus ST Edition 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2024)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	51042	2,3	280	8,1	185
Ford Focus Sportbreak ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	G	44267	2,3	280	8	183
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	D	37126	1,5	116	5,1	133
Ford Kuga ST-Line 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	G	38177	1,5	150	6,6	149
Ford Kuga ST-Line 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	D	40909	2,0	120	5,7	149
Ford Kuga ST-Line X 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	G	41814	1,5	150	6,6	151
Ford Kuga ST-Line X 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2022)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	D	44632	2,0	120	5,8	151
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 1.5 EcoBoost 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	G	45398	1,5	150	6,7	151
Ford Kuga ST-Line X Graphite Tech 2.0 EcoBlue 88 kW (120 CV) Aut. (2023)	Todoterreno	461	166	188	1564	5	395	4x4	D	48216	2,0	120	5,8	151
Ford Kuga ST-Line 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	G	39596	1,5	150	6,4	146
Ford Kuga ST-Line X 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	462	167	188	1526	5	395	4x4	G	43587	1,5	150	6,4	147
Ford Mustang Convertible GT 5.0 V8 (2024)	Descapotable	481	139	192	1876	2	310	T	G	66150	5,0	446	12,3	280
Ford Mustang Convertible GT 5.0 V8 Aut. (2024)	Descapotable	481	139	192	1876	2	310	T	G	69450	5,0	446	12,4	282
Ford Mustang Fastback Dark Horse 5.0 V8 (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	74150	5,0	454	12,2	279
Ford Mustang Fastback Dark Horse 5.0 V8 Aut. (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	77450	5,0	454	12,4	282
Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8 (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	61150	5,0	446	12	274
Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8 Aut. (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	64450	5,0	446	12,1	277
Ford Mustang GTD (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	398500	5,2	800		
Honda Civic Type R (2022)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	G	58850	2,0	329	8,2	186
Honda Civic Type R 2.0 VTEC Turbo Pack Carbono (2023)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	G	61890	2,0	329	8,2	186
Hyundai Bayon 1.2 MPI 79 CV Klass (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	23455	1,2	80	5,6	127
Hyundai Bayon 1.2 MPI 79 CV Maxx (2024)	Todoterreno	418	150	178		5	411	D	G	24705	1,2	80	5,7	128
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) AT Klass (2024)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	19090	1,0	67	5,3	121
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) Essence (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	16490	1,0	67	5	114
Hyundai i10 1.0 MPI 49 kW (67 CV) Klass (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	17490	1,0	67	5	114
Hyundai i10 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) N Line (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	21940	1,0	100	5,4	123
Hyundai i10 1.2 MPI 62 kW (84 CV) N Line (2023)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	19790	1,2	84	5,5	125
Hyundai i20 N 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) (2021)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	33190	1,6	204	7	158
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	22840	1,0	100	5,3	121
Hyundai i20 1.2 MPI 84 CV Essence (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	19840	1,2	84	5,2	118
Hyundai i20 1.2 MPI 84 CV Klass (2023)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	21640	1,2	84	5,3	120
Hyundai i30 5p 1.0 TGD 88 kW (120 CV) N-Line 30 Aniversario (2022)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	26595	1,0	120	6,1	137
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 81 kW (110 CV) Essence (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	22420	1,5	110	6	137
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 81 kW (110 CV) Klass SLX (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	24570	1,5	110	6,2	140
Hyundai i30 N 2.0 T-GDi 184 kW (250 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	38000	2,0	250	7,7	175
Hyundai i30 N Performance 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	44600	2,0	280	8	182
Hyundai i30 N Performance Sky 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	434	145	180	1295	5	381	D	G	47600	2,0	280	8,4	191
Hyundai i30 Fastback N Performance Sky 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	47600	2,0	280	8,4	191
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGD 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30490	1,0	120	5,8	131
Hyundai Kona Flexx 1.0 TGD 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32290	1,0	120	5,9	135
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGD 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	28990	1,0	120	5,7	129
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGD 88 kW (120 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30790	1,0	120	5,9	133
Hyundai Kona N Line 1.0 TGD 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30790	1,0	120	5,9	135
Hyundai Kona N Line 1.6 TGD 146 kW (198 CV) DCT (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	34540	1,6	198	6,4	145
Hyundai Kona N Line 1.6 TGD 146 kW (198 CV) DCT 4x4 (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	36140	1,6	198	6,9	157
Hyundai Kona N Line Style 1.6 TGD 146 kW (198 CV) DCT 4x4 (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	42040	1,6	198	6,9	156
Hyundai Kona Tecno 1.0 TGD 88 kW (120 CV) (2023)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32790	1,0	120	5,7	130
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Klass 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	47820	2,2	193	6,6	166
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Maxx 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	51520	2,2	193	6,3	167
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x2 8DCT Tecno 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	57270	2,2	193	6,3	166
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 142 kW (194 CV) 4x4 8DCT Style 7 plazas (2022)	Todoterreno	479	169	190	1845	5	571	4x4	D	63870	2,2	193	6,8	178

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Hyundai Staria Style 2.2 CRDi 130 kW (177 CV) 4x4 AT 9 plazas (2023)	Monovolumen	525	199	200	2216	5	431	4x4	D	61240	2,2	177	8,9	232
Hyundai Staria Tecno 2.2 CRDi 130 kW (177 CV) AT 9 plazas (2022)	Monovolumen	525	199	200	2216	5	431	4x4	D	56140	2,2	177	8,2	215
Hyundai Tucson Klass 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	33225	1,6	116	5,2	135
Hyundai Tucson Klass 1.6 T-GDi 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	30725	1,6	150	6,7	151
Hyundai Tucson Maxx 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	D	36025	1,6	116	5,2	135
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDi 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	33525	1,6	150	6,7	152
Hyundai Tucson N Line 30 Aniversario 1.6 T-GDi 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	450	165	187	1500	5	546	4x4	G	37025	1,6	150	6,8	155
Hyundai Tucson Klass 1.6 CRDi 115 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	35425	1,6	116	5,4	141
Hyundai Tucson Klass 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	32925	1,6	160	6,8	154
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	34675	1,6	160	6,8	154
Hyundai Tucson N Line 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	38425	1,6	160	7	158
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	326
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	332
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	11,2	291
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	12,1	310
Jaguar F-Type Convertible 2.0 I4 300 RWD Auto R-Dynamic (2019)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	91100	2,0	300	9,6	217
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 450 AWD Auto 75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	136300	5,0	450	10,9	242
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 450 RWD Auto 75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	129100	5,0	450	10,6	238
Jaguar F-Type Convertible 5.0 V8 575 AWD Auto R75 (2022)	Descapotable	447	131	192	1615	2	207	4x4	G	162000	5,0	575	10,7	239
Jaguar F-Type Coupé 2.0 I4 300 RWD Auto R-Dynamic (2019)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	82600	2,0	300	9,5	214
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 450 AWD Auto 75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	127800	5,0	450	10,9	242
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 450 RWD Auto 75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	120600	5,0	450	10,6	237
Jaguar F-Type Coupé 5.0 V8 575 AWD Auto R75 (2022)	Coupe	447	131	192	1595	3	310	4x4	G	153500	5,0	575	10,7	239
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	66800	2,0	250	8	183
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	59650	2,0	250	7,7	175
Jaguar XE 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	468	141	185	1611	4	291	4x4	G	62350	2,0	250	8	182
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic HSE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	77050	2,0	250	8,2	186
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic S (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	66550	2,0	250	7,8	177
Jaguar XF 2.0 184 kW (250 CV) Auto R-Dynamic SE (2020)	Turismo	496	146	198	1735	4	344	T	G	70200	2,0	250	8	182
Jeep Avenger Altitude 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	26600	1,2	101	5,6	126
Jeep Avenger Longitude 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	24600	1,2	101	5,5	124
Jeep Avenger Summit 1.2 Turbo 100 CV (2023)	Todoterreno	408	-	178		5	0	D	G	29100	1,2	101	5,6	126
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	23330	1,0	101	5,2	118
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	24480	1,0	120	5,2	118
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	24780	1,0	101	5,2	119
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	25930	1,0	120	5,3	119
KIA Ceed 5p GT 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	36630	1,6	204	6,8	154
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	27330	1,0	101	5,5	126
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28480	1,0	120	5,5	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	27080	1,0	101	5,5	126
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28230	1,0	120	5,5	126
KIA ProCeed GT 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	39230	1,6	204	6,8	154
KIA ProCeed GT Line 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Familiar	461	142	180	1375	5	594	D	G	32905	1,0	120	5,7	130
KIA Ceed Tourer Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	25580	1,0	120	5,3	120
KIA Ceed Tourer Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	27030	1,0	120	5,3	120
KIA Ceed Tourer Style Edition 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2023)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29455	1,0	120	5,6	128
KIA Ceed Tourer Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2021)	Familiar	460	147	180	1349	5	437	D	G	29330	1,0	120	5,6	128
KIA Picanto 1.0 DPI AMT GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	20590	1,0	63	5,4	123
KIA Picanto 1.0 DPI Concept (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	17015	1,0	63	5,1	115
KIA Picanto 1.0 DPI Drive (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	17715	1,0	63	5,2	116
KIA Picanto 1.0 DPI GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	19665	1,0	63	5,4	121
KIA Picanto 1.2 DPI AMT GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	21940	1,2	79	5,6	127
KIA Picanto 1.2 DPI GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	21015	1,2	79	5,5	124
KIA Sorento 2.2 CRDi Black Edition DCT 4x2 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	59640	2,2	194	6,4	168
KIA Sorento 2.2 CRDi Black Edition DCT 4x4 7 plazas (2022)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	61740	2,2	194	6,6	173
KIA Sorento 2.2 CRDi Drive DCT 4x2 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	51565	2,2	194	6,3	165
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x2 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	55490	2,2	194	6,4	168
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 7 plazas (2021)	Todoterreno	481	170	190	1847	5	604	4x4	D	57590	2,2	194	6,6	173
KIA Sorento 2.2 CRDi Drive DCT (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	D	52560	2,2	193	5,9	156
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	D	57980	2,2	193	6,4	168
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	D	60080	2,2	193	6,6	173
KIA Sportage Concept 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	35775	1,6	116	5,2	137
KIA Sportage Concept 1.6 T-GDi 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	32975	1,6	150	6,7	152
KIA Sportage Drive 1.6 CRDi 85 kW (115 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	38175	1,6	116	5,2	136
KIA Sportage Drive 1.6 T-GDi 110 kW (150 CV) 4x2 (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	35375	1,6	150	6,7	152
KIA Stonic 1.2 DPI 58 kW (79 CV) Concept (2024)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	22520	1,2	79	5,8	131
KIA Stonic 1.2 DPI 58 kW (79 CV) Drive (2024)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	23620	1,2	79	5,8	132
KIA XCeed GT-Line 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) DCT (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	38425	1,6	204	7,1	161
KIA XCeed Concept 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	26200	1,0	120	6	135
KIA XCeed Drive 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	27100	1,0	120	6	135
KIA XCeed GT-Line 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	32200	1,0	120	5,9	134

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
KIA XCeed Tech 1.0 T-GDi 88 kW (120 CV) (2022)	Todoterreno	440	148	183	1347	5	291	D	G	29400	1,0	120	6	136
Koenigsegg Jesko (2020)	Coupe	461	121	203	1495	2	100	T	G	3190125	5,1	1298		
KTM X-Bow GT-XR (2022)	Coupe	463	116	204	1325	0	160	T	G	386752	2,5	500	9,1	214
Lamborghini Huracán STO (2020)	Coupe	452	117	193		2	38	T	G	338577	5,2	639		
Lamborghini Huracán Tecnica (2022)	Coupe	452	117	193		2	38	T	G	262042	5,2	639	14,5	328
Lamborghini Huracán EVO Spyder (2019)	Descapotable	452	118	193		2	100	4x4	G	274805	5,2	639	14,2	338
Lamborghini Huracán Sterrato (2023)	Coupe	453	125	196		2	100	4x4	G	299515	5,2	610	14,9	337
Lamborghini Urus Performante (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	296596	4,0	666		
Lamborghini Urus S (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	265443	4,0	666	14,1	320
Land Rover Defender 130 V8 P500 AWD Auto (2023)	Todoterreno	536	197	200	2586	5	588	4x4	G	165500	5,0	500	14,4	325
Land Rover Defender 90 V8 P525 AWD Auto (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	155000	5,0	525	14,2	320
Land Rover Defender 90 V8 P525 AWD Auto Carpathian Edition (2021)	Todoterreno	432	197	200	2140	3	240	4x4	G	163550	5,0	525	14,2	321
Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Auto (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	159200	5,0	525	14,4	324
Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Auto Carpathian Edition (2021)	Todoterreno	476	197	200	2261	5	427	4x4	G	167650	5,0	525	14,4	324
Lexus LC 500 Cabrio Bespoke (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	166000	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Cabrio Luxury (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	163500	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Bespoke (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	164000	5,0	477	11,6	262
Lexus LC 500 Sport+ (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	156000	5,0	477	11,6	262
Lotus Emira i4 First Edition (2023)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	109507	2,0	366	9,2	208
Lotus Emira V6 First Edition (2021)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	109507	3,5	405	10,7	243
Mahindra KUV100 K6+ (2019)	Todoterreno	370	166	173	1190	5	243	D	G	12990	1,2	87	7,9	179
Mahindra KUV100 K8 (2019)	Todoterreno	370	166	173	1190	5	243	D	G	15290	1,2	87	7,9	179
Maserati Ghibli (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	92400	3,0	349	11,2	255
Maserati Ghibli Diesel (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	D	85800	3,0	275	7,8	203
Maserati Ghibli S Q4 (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	123400	3,0	430	12,1	274
Maserati Ghibli Trofeo (2020)	Turismo	497	146	195	1925	4	500	4x4	G	158100	3,8	580	12,4	281
Maserati GranCabrio Trofeo (2024)	Descapotable	497	137	196	1970	2	151	4x4	G	263000	3,0	550	10,4	236
Maserati GranTurismo Modena (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	G	202900	3,0	496	10,2	230
Maserati GranTurismo Trofeo (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	G	253000	3,0	557	10,2	230
Maserati Grecale Trofeo (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	136350	3,0	530	11,2	254
Maserati Levante (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	96900	3,0	349	12,5	283
Maserati Levante Diesel (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	D	93400	3,0	275	9,1	238
Maserati Levante GTS (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	165400	3,8	530	15,8	357
Maserati Levante S (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	127800	3,0	430	12,6	286
Maserati Levante Trofeo (2020)	Todoterreno	501	169	198	2184	5	580	4x4	G	198100	3,8	580	15,9	359
Maserati MC20 Cielo (2022)	Descapotable	467	122	197		2	100	T	G	300500	3,0	630	11,2	261
Maserati MC20 (2020)	Coupe	467	122	197	1150	2	100	T	G	265388	3,0	630	11,5	261
Maserati Quattroporte Modena Q4 (2021)	Turismo	526	148	195	1920	4	530	4x4	G	152400	3,0	430	11,4	258
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	40183	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	38183	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	41283	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	43083	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	41283	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	44083	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	42083	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	45183	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	46983	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	45183	2,2	184	6,1	160
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	50533	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	49983	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Homura Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	50983	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	48183	2,2	184	6,6	173
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT AWD Takumi (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	4x4	D	51733	2,2	184	6,6	173
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Aut. Center-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	37586	2,0	165	7	159
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	41436	2,0	165	7	158
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Center-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	35586	2,0	165	6,8	154
Mazda Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	37186	2,0	165	6,7	152
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. 20 Aniversario (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	47826	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	42686	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Homura (2022)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	46706	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Sedán 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Takumi (2023)	Turismo	487	145	184	1458	4	480	D	G	46906	2,5	194	7,4	167
Mazda Mazda6 Wagon 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Center-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	36086	2,0	165	6,9	157
Mazda Mazda6 Wagon 2.0 SKYACTIV-G 121 kW (165 CV) Exclusive-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	39936	2,0	165	6,8	155
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. 20 Aniversario (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	48326	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Exclusive-Line (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	43186	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Homura (2022)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	47206	2,5	194	7,6	172
Mazda Mazda6 Wagon 2.5 SKYACTIV-G 143 kW (194 CV) Aut. Takumi (2023)	Familiar	481	148	184	1474	5	522	4x4	G	47406	2,5	194	7,6	172
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	37550	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	38350	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	35050	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	40550	2,0	184	6,9	155

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	44550	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	41350	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari 6AT (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	44850	2,0	184	7,6	171
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35050	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35850	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	32550	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38050	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	42050	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38850	2,0	184	6,9	155
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	G	228443	4,0	639	13,1	296
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 55 4MATIC+ Coupé	Coupe	473	135	193		3	0	T	G	194600	4,0	476	14,1	319
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ Coupé	Coupe	473	135	193		3	0	T	G	220416	4,0	585	14,1	319
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Coupé	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	85365	2,0	421	8,7	202
Mercedes-Benz CLA 200 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	45564	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz CLA 220 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	45894	2,0	190	5	130
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	86787	2,0	421	9,1	206
Mercedes-Benz CLA 200 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	46859	2,0	150	5	132
Mercedes-Benz CLA 220 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	47215	2,0	190	5,1	134
Mercedes-Benz A 180 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	41862	2,0	116	5,1	133
Mercedes-Benz A 200 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	43437	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz A 220 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	47805	2,0	190	5	131
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	89212	2,0	421	9	205
Mercedes-Benz A 180 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	42827	2,0	116	5	131
Mercedes-Benz A 200 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	44402	2,0	150	4,9	128
Mercedes-Benz B 180 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	43894	2,0	116	5,2	137
Mercedes-Benz B 200 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	44376	2,0	150	5,1	134
Mercedes-Benz B 220 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	52327	2,0	190	5,2	135
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach S 680 4MATIC	Turismo	547	151	192	2365	4	325	T	G	273373	6,0	612	13,4	304
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLA 45 S 4MATIC+	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	86500	2,0	421	9,5	216
Mercedes-Benz GLA 200 d (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	48053	2,0	150	5,3	140
Mercedes-Benz GLA 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	50618	2,0	150	5,6	147
Mercedes-Benz GLA 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	52015	2,0	190	5,7	148
Mercedes-Benz GLB 200 d (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	49831	2,0	150	5,6	146
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	52371	2,0	150	5,8	152
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	54018	2,0	150	5,9	154
Mercedes-Benz GLB 200 d 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	51478	2,0	150	5,6	148
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	54581	2,0	190	5,8	153
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	56228	2,0	190	5,9	156
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	190532	4,0	476	12,7	288
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+	Descapotable	470	136	192		2	0	T	G	223338	4,0	585	12,9	292
MG HS Comfort 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	27440	1,5	162	7,4	168
MG HS Comfort 1.5 Turbo Aut. (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	29440	1,5	162	7,7	174
MG HS Luxury 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	30240	1,5	162	7,4	168
MG HS Luxury 1.5 Turbo Aut. (2023)	Todoterreno	461	169	188	1544	5	448	D	G	32240	1,5	162	7,7	174
MG ZS Comfort 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	17890	1,5	106	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	21890	1,0	111	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI Automático (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	23690	1,0	111	7,2	163
MG ZS Luxury 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	19890	1,5	106	6,6	149
MINI Cooper C Classic (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	32630	1,5	156	5,9	133
MINI Cooper C Essential (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	30350	1,5	156	5,9	133
MINI Cooper C Favoured (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	35830	1,5	156	6	134
MINI Cooper C John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	38630	1,5	156	6,2	139
MINI Cooper S Classic (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	36630	2,0	204	6,1	139
MINI Cooper S Essential (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	34350	2,0	204	6,1	138
MINI Cooper S Favoured (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	39830	2,0	204	6,2	140
MINI Cooper S John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	42630	2,0	204	6,4	143
MINI Cooper 5 puertas Automático (2021)	Turismo	402	143	173	1305	5	278	D	G	29400	1,5	136	5,5	126
MINI Cooper S 5 puertas Automático (2021)	Turismo	402	143	173	1305	5	278	D	G	34150	2,0	178	5,9	134
MINI Cooper C 5 puertas Classic (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	33630	1,5	156	6	136
MINI Cooper C 5 puertas Essential (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	31350	1,5	156	6	136
MINI Cooper C 5 puertas Favoured (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	36830	1,5	156	6,1	137
MINI Cooper C 5 puertas John Cooper Works (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	39630	1,5	156	6,2	141
MINI Cooper S 5 puertas Classic (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	37630	2,0	204	6,3	141
MINI Cooper S 5 puertas Essential (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	35350	2,0	204	6,3	141
MINI Cooper S 5 puertas Favoured (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	40830	2,0	204	6,3	141
MINI Cooper S 5 puertas John Cooper Works (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	43630	2,0	204	6,4	145
MINI Cooper Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	32950	1,5	136	5,9	135
MINI Cooper S Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	38200	2,0	178	6,2	141
MINI John Cooper Works Cabrio Automático (2021)	Descapotable	386	142	173		2	215	D	G	49750	2,0	231	6,9	156
MINI Countryman John Cooper Works ALL4 (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	G	59600	2,0	300	7,8	177
Mitsubishi ASX 100T Motion (2024)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	305	D	G	24490	1,0	91	5,8	130

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Mitsubishi Colt 100 MPI Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	17790	1,0	67	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	20690	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki+ (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	23990	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1124	5	254	D	G	18990	1,0	91	5,1	116
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) CVT Kaiteki (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	19500	1,2	71	5,5	125
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) Kaiteki (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	17500	1,2	71	5,1	116
Mitsubishi Space Star 120 MPI 52 kW (71 CV) Motion (2021)	Turismo	385	151	167	950	5	209	D	G	16250	1,2	71	4,9	112
Morgan Plus Four Automático (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	99534	2,0	258	7	159
Morgan Plus Four Manual (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	100853	2,0	258	7,3	165
Morgan Plus Six Automatic (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	127500	3,0	340	7,9	180
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Acenta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	25450	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Acenta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	27350	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Connecta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	28550	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Design (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	29650	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Tekna (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	31400	1,0	114	6,1	139
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Connecta (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	26650	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Design (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	27750	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Tekna (2021)	Todoterreno	421	160	180	1182	5	354	D	G	29500	1,0	114	5,9	134
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Acenta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	25275	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Acenta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	27175	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Ikon Edition (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	31375	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Connecta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	28875	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Design (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	29975	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Tekna (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	31225	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Ikon Edition (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	29475	1,0	114	5,9	134
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Connecta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	26975	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Design (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	28075	1,0	114	5,9	134
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Tekna (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	29325	1,0	114	5,9	134
Omoda 5 Comfort 1.6 TGDI 185 CV (2024)	Todoterreno	440	159	183	1498	5	360	D	G	27900	1,6	186	7,5	170
Omoda 5 Premium 1.6 TGDI 185 CV (2024)	Todoterreno	440	159	183	1498	5	360	D	G	29900	1,6	186	7,5	170
Opel Astra Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	27000	1,2	110	5,4	123
Opel Astra GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	31050	1,2	131	5,5	125
Opel Astra GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2021)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	D	34600	1,5	131	4,9	129
Opel Astra Tech Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2024)	Turismo	437	144	186	1332	5	352	D	G	28620	1,2	110	5,5	125
Opel Astra Sports Tourer Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	28200	1,2	110	5,5	125
Opel Astra Sports Tourer GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	G	32250	1,2	131	5,7	128
Opel Astra Sports Tourer GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1376	5	516	D	D	35800	1,5	131	5	131
Opel Corsa 1.2 55 kW (75 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	19400	1,2	75	5,4	120
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	20800	1,2	101	5,2	116
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1110	5	267	D	G	22700	1,2	101	5,2	117
Opel Crossland Edition 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2020)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	24576	1,2	110	5,8	130
Opel Crossland Edition 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2021)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	25173	1,5	110	4,8	126
Opel Crossland Elegance 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Aut. (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	28551	1,2	131	6,3	141
Opel Crossland Elegance 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	28141	1,5	110	4,9	127
Opel Crossland GS 1.2 Turbo 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	26634	1,2	110	5,9	133
Opel Crossland GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) Aut. (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	G	27893	1,2	131	6,3	143
Opel Crossland GS 1.5 Diesel 81 kW (110 CV) (2022)	Monovolumen	422	161	177	1245	5	410	D	D	27232	1,5	110	4,9	128
Opel Grandland GS 1.2T 130 CV (2023)	Todoterreno	448	161	186	1431	5	390	4x4	G	35800	1,2	131	6,1	137
Opel Mokka 1.2 Turbo 100 CV Edition (2020)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	27350	1,2	101	5,7	128
Opel Mokka 1.2 Turbo 100 CV GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	28850	1,2	101	5,7	128
Opel Mokka 1.2 Turbo 130 CV AT8 GS (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	31550	1,2	131	6	136
Opel Mokka 1.2 Turbo 130 CV AT8 Ultimate (2021)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	35550	1,2	131	6,1	137
Opel Mokka 1.2 Turbo 136 CV GS (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	29850	1,2	136	5,6	127
Opel Mokka 1.2 Turbo 136 CV Ultimate (2024)	Todoterreno	415	153	179	1270	5	310	D	G	33850	1,2	136	5,7	128
Peugeot 2008 Active Puretech 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	26990	1,2	102	5,6	126
Peugeot 2008 Allure Puretech 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	28640	1,2	102	5,6	126
Peugeot 2008 Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	31090	1,2	131	6,1	137
Peugeot 2008 GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	33190	1,2	131	6,1	137
Peugeot 208 Active PureTech 100 (2024)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	21450	1,2	101	5	113
Peugeot 208 Active PureTech 75 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	20250	1,2	75	5,4	120
Peugeot 208 Allure PureTech 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	23050	1,2	101	5,1	114
Peugeot 208 GT PureTech 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1108	5	265	D	G	25350	1,2	101	5,2	116
Peugeot 308 5p Active BlueHdi 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	D	32450	1,5	131	4,9	128
Peugeot 308 5p Active Puretech 130 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	G	28300	1,2	131	5,5	124
Peugeot 308 5p Active Puretech 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	G	30000	1,2	131	5,6	126
Peugeot 308 5p Allure BlueHdi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	D	34600	1,5	131	5	130
Peugeot 308 5p Allure Puretech 130 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	G	30450	1,2	131	5,6	127
Peugeot 308 5p Allure Puretech 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	G	32150	1,2	131	5,7	129
Peugeot 308 5p GT BlueHdi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	D	37000	1,5	131	5	131
Peugeot 308 5p GT Puretech 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	G	34550	1,2	131	5,8	130
Peugeot 308 5p Style Puretech 130 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	G	28400	1,2	131	5,5	124

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Peugeot 308 5p Style Puretech 130 EAT8 (2023)	Turismo	437	144	185	1333	5	361	D	G	30100	1,2	131	5,6	126
Peugeot 308 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	D	35500	1,5	131	5	131
Peugeot 308 SW Allure Puretech 130 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	G	31350	1,2	131	5,7	128
Peugeot 308 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1385	5	548	D	D	37900	1,5	131	5	132
Peugeot 408 Allure PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	35800	1,2	131	6	136
Peugeot 408 GT PureTech 130 EAT8 (2022)	Turismo	469	148	185	1468	5	471	D	G	39650	1,2	131	6	136
Peugeot 508 Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	D	44260	1,5	131	5	131
Peugeot 508 Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	G	42110	1,2	131	5,9	133
Peugeot 508 GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	D	46510	1,5	131	5	132
Peugeot 508 GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Turismo	475	140	186	1501	5	487	4x4	G	44360	1,2	131	5,9	134
Peugeot 508 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	D	45460	1,5	131	5,2	135
Peugeot 508 SW Allure PureTech 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	G	43310	1,2	131	6,1	137
Peugeot 508 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	D	47710	1,5	131	5,2	137
Peugeot 508 SW GT PureTech 130 EAT8 (2023)	Familiar	478	142	186	1530	5	530	4x4	G	45560	1,2	131	6,1	138
Porsche 718 Boxster (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	77063	2,0	299	9,4	212
Porsche 718 Boxster GTS 4.0 (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	107857	4,0	400	10,9	247
Porsche 718 Boxster GTS 4.0 PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	111570	4,0	400	10,1	230
Porsche 718 Boxster PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	80287	2,0	299	8,9	201
Porsche 718 Boxster S (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	91887	2,5	349	10,1	229
Porsche 718 Boxster S PDK (2020)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	95111	2,5	349	9,6	218
Porsche 718 Boxster Style Edition (2022)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	86446	2,0	299	9,5	214
Porsche 718 Boxster Style Edition PDK (2022)	Descapotable	438	126	180	1410	2	120	T	G	89670	2,0	299	9	203
Porsche 718 Cayman (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	74755	2,0	299	9,3	212
Porsche 718 Cayman GT4 RS (2021)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	180709	4,0	500	13,2	299
Porsche 718 Cayman GTS 4.0 (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	105549	4,0	400	10,9	247
Porsche 718 Cayman GTS 4.0 PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	109262	4,0	400	10,1	230
Porsche 718 Cayman PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	77979	2,0	299	8,8	201
Porsche 718 Cayman S (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	89580	2,5	349	10	228
Porsche 718 Cayman S PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	92804	2,5	349	9,6	217
Porsche 718 Cayman Style Edition (2022)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	84138	2,0	299	9,4	213
Porsche 718 Cayman Style Edition PDK (2020)	Coupe	438	127	180	1410	3	125	T	G	87362	2,0	299	8,9	202
Porsche 718 Spyder RS (2023)	Descapotable	442	125	180	1485	2	150	T	G	180709	4,0	500	13	294
Porsche 911 Carrera Cabriolet (2024)	Descapotable	454	-	185	1675	2	145	4x4	G	165360	3,0	394	10,3	234
Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	166489	3,0	385	10,4	237
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	184136	3,0	450	10,4	235
Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	184136	3,0	450	10,7	242
Porsche 911 Carrera S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	175177	3,0	450	10,3	233
Porsche 911 Carrera S Cabriolet PDK (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	175177	3,0	450	10,6	241
Porsche 911 Turbo Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	261867	3,7	581	12,1	275
Porsche 911 Turbo S Cabriolet (2020)	Descapotable	452	130	185	1625	2	145	4x4	G	299058	3,7	650	12,1	275
Porsche 911 Carrera 4 Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	150199	3,0	385	10,3	234
Porsche 911 Carrera 4S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	167846	3,0	450	10,2	231
Porsche 911 Carrera 4S Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	167846	3,0	450	10,5	239
Porsche 911 Carrera S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	158887	3,0	450	10,1	229
Porsche 911 Carrera S Coupé PDK (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	158887	3,0	450	10,5	238
Porsche 911 Carrera T (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	153350	3,0	385	10,3	234
Porsche 911 Carrera T PDK (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	153350	3,0	385	10,3	233
Porsche 911 GT3 (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	222712	4,0	510	12,9	293
Porsche 911 GT3 PDK (2021)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	222712	4,0	510	13	294
Porsche 911 GT3 RS (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	285841	4,0	525	13,4	305
Porsche 911 S/T (2023)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	349225	4,0	525	13,8	313
Porsche 911 Turbo Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	246392	3,7	581	12	271
Porsche 911 Turbo S Coupé (2020)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	283582	3,7	650	12	271
Porsche 911 Carrera Coupé (2024)	Coupe	454	-	185	1595	2	135	4x4	G	149302	3,0	394	10,1	229
Porsche 911 Dakar (2022)	Todoterreno	453	134	186	1680	2	132	4x4	G	256042	3,0	480	11,3	256
Porsche 911 Targa 4 PDK (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	166489	3,0	385	10,5	238
Porsche 911 Targa 4S (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	184136	3,0	450	10,4	236
Porsche 911 Targa 4S PDK (2020)	Descapotable	452	-	185	1715	2	125	4x4	G	184136	3,0	450	10,7	243
Porsche Cayenne Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	119692	3,0	354	10,9	247
Porsche Cayenne GTS Coupé (2024)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	167759	4,0	500	12,6	287
Porsche Cayenne S Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	144025	4,0	475	12,5	284
Porsche Cayenne (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	116038	3,0	354	10,8	246
Porsche Cayenne GTS (2024)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	164452	4,0	500	12,6	286
Porsche Cayenne S (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	139027	4,0	475	12,4	282
Porsche Panamera (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	128737	2,9	354	9,6	218
Porsche Panamera 4 (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	133470	2,9	354	10,1	229
Porsche Panamera GTS (2024)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	190975	4,0	500	12	273
Renault Captur evolution TCe 90 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	21690	1,0	91	5,9	133
Renault Captur techno TCe 90 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1275	5	326	D	G	23990	1,0	91	5,9	132
Renault Clio esprit Alpine TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	22290	1,0	91	5,3	119
Renault Clio evolution dCi 100 (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	D	21590	1,5	101	4,1	108

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Renault Clio evolution TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	17290	1,0	91	5,2	118
Renault Clio techno TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	20290	1,0	91	5,2	118
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	30620	1,0	116	5,6	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Style (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	27190	1,0	116	5,5	127
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Style Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	26690	1,0	116	5,5	127
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG X-Perience (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	29790	1,0	116	5,6	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	28790	1,0	116	5,6	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	27810	1,0	116	5,4	123
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	24640	1,0	116	5,3	123
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	24140	1,0	116	5,3	123
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) X-Perience (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	26750	1,0	116	5,4	123
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	25750	1,0	116	5,4	123
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	32160	1,5	150	5,6	129
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG Special Edition (2023)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	31150	1,5	150	5,7	130
SEAT Arona 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1213	5	400	D	G	30040	1,5	150	5,6	128
SEAT Ateca 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	32880	1,0	116	6	137
SEAT Ateca 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style Special Edition (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	31370	1,0	116	6	137
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Special Edition (2023)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	39903	1,5	150	6,6	150
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	37500	1,5	150	6,3	144
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	39710	1,5	150	6,6	151
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) FR Special Edition (2023)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	37283	1,5	150	6,6	149
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	34910	1,5	150	6,2	142
SEAT Ateca 1.5 EcoTSI 110 kW (150 CV) X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	37100	1,5	150	6,6	150
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	D	41140	2,0	150	5	134
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	D	43210	2,0	150	5,3	140
SEAT Ibiza 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Reference (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	18630	1,0	95	5,1	118
SEAT Ibiza 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Style (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	20480	1,0	95	5,1	117
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	27130	1,0	116	5,5	125
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	27733	1,0	116	5,5	126
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Special Edition (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	26020	1,0	116	5,3	121
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	24110	1,0	116	5,1	116
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	24380	1,0	116	5,1	116
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Special Edition (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	23040	1,0	116	5,1	117
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	22120	1,0	116	5,1	117
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	29370	1,5	150	5,6	128
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR 40 Aniversario (2024)	Turismo	406	144	178	1144	5	355	D	G	29973	1,5	150	5,7	129
SEAT León 1.5 TSI 110 kW (150 CV) FR Special Edition (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	30780	1,5	150	5,8	132
SEAT León 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Special Edition (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	29120	1,5	150	5,7	129
SEAT Leon 1.5 TSI 85 kW (115 CV) FR 25º Aniversario (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	29530	1,5	116	5,8	132
SEAT Leon 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	27880	1,5	116	5,7	128
SEAT Leon 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style 25º Aniversario (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	27180	1,5	116	5,7	129
SEAT León 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG FR (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	36440	2,0	150	4,9	127
SEAT León 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG Style (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	34560	2,0	150	4,7	123
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 110 kW (150 CV) FR Special Edition (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	32200	1,5	150	5,9	133
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Special Edition (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	30580	1,5	150	5,8	130
SEAT Leon Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) FR 25º Aniversario (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	30950	1,5	116	5,9	133
SEAT Leon Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	29340	1,5	116	5,7	130
SEAT Leon Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style 25º Aniversario (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	28640	1,5	116	5,8	130
SEAT León Sportstourer 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG FR (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	D	37760	2,0	150	4,9	128
SEAT Leon Sportstourer 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG Style (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	D	36030	2,0	150	4,8	125
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	45910	1,5	150	7,3	159
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	46790	1,5	150	7	161
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	38960	1,5	150	6,6	150
SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	G	39840	1,5	150	6,7	152
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	47910	2,0	150	5,5	145
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	48790	2,0	150	5,5	146
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) Style Edition (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	40960	2,0	150	5,3	141
SEAT Tarraco 2.0 TDI 110 kW (150 CV) Style Edition 7 plazas (2023)	Todoterreno	474	166	184	1576	5	700	4x4	D	41840	2,0	150	5,4	142
Skoda Fabia 1.0 MPI 80 CV Essence (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	20350	1,0	80	5,2	117
Skoda Fabia 1.0 MPI 80 CV Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	21350	1,0	80	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Design (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	24150	1,0	116	5	114
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Design (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	25650	1,0	116	5,4	123
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Monte Carlo (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	26950	1,0	116	5,3	121
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Selection (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	24350	1,0	116	5,6	127
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Monte Carlo (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	25450	1,0	116	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Selection (2024)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	22850	1,0	116	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Design (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	23550	1,0	95	5,2	118
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Essence (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	21250	1,0	95	5,1	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	22250	1,0	95	5,1	117
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Design (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	27450	1,5	150	5,4	122
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Monte Carlo (2022)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	28750	1,5	150	5,5	125

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Selection (2023)	Turismo	411	146	178	1122	5	380	D	G	26150	1,5	150	5,5	124
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	28700	1,0	95	5,5	124
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29700	1,0	116	5,4	123
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31500	1,0	116	5,6	127
Skoda Kamiq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30700	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32500	1,5	150	5,7	130
Skoda Kamiq Essence 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	26200	1,0	95	5,5	124
Skoda Kamiq Essence 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	27200	1,0	116	5,4	122
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32700	1,0	116	5,6	127
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31900	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	33700	1,5	150	5,7	130
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	27700	1,0	95	5,4	123
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	28700	1,0	116	5,4	122
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30500	1,0	116	5,6	126
Skoda Kamiq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29700	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31500	1,5	150	5,7	129
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	37000	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	39005	1,5	150	6,2	140
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	44900	2,0	150	5,7	151
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	37000	2,0	116	4,8	126
Skoda Karoq Selection 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	32600	1,0	110	5,8	132
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	34995	1,5	150	6,1	138
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	37005	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	42905	2,0	150	5,5	146
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	35005	2,0	116	4,7	124
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	38995	1,5	150	6,1	138
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	41000	1,5	150	6,2	139
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	46905	2,0	150	5,7	150
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	D	39005	2,0	116	4,8	125
Skoda Karoq Sportline 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1355	5	521	D	G	46905	2,0	190	7,7	175
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	50400	2,0	150	6,2	142
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	51525	2,0	150	6,4	145
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	53450	2,0	193	6,3	165
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	54575	2,0	193	6,4	169
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	47400	2,0	150	6	136
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	48525	2,0	150	6,1	139
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	50450	2,0	193	6	158
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1661	5	0	4x4	D	51575	2,0	193	6,2	162
Skoda Octavia Design 2.0 TDI 116 CV (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	34400	2,0	116	4,3	112
Skoda Octavia Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	36900	2,0	150	4,5	117
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 116 CV (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	33400	2,0	116	4,3	112
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	35900	2,0	150	4,5	117
Skoda Octavia Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	147	183	1385	5	600	D	D	38900	2,0	150	4,5	118
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TDI 116 CV (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	35200	2,0	116	4,4	115
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	37700	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 116 CV (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	34200	2,0	116	4,4	115
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	36700	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	147	183	1401	5	640	D	D	39700	2,0	150	4,6	120
Skoda Scala Design 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	29000	1,0	95	5,1	116
Skoda Scala Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30000	1,0	116	5,2	117
Skoda Scala Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31800	1,0	116	5,4	121
Skoda Scala Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31000	1,5	150	5,4	123
Skoda Scala Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32800	1,5	150	5,5	123
Skoda Scala Essence 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	25500	1,0	95	5,1	116
Skoda Scala Essence 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	26500	1,0	116	5,2	117
Skoda Scala Monte Carlo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	33000	1,0	116	5,5	125
Skoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32200	1,5	150	5,6	127
Skoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	34000	1,5	150	5,6	126
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	27000	1,0	95	5,1	115
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	28000	1,0	116	5,2	116
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30800	1,0	116	5,3	121
Skoda Scala Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30000	1,5	150	5,4	122
Skoda Scala Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31800	1,5	150	5,4	122
Skoda Superb L&K 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	D	D	53900	2,0	150	5,1	135
Skoda Superb L&K 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	D	D	57400	2,0	193	5,9	155
Skoda Superb L&K 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	D	G	58900	2,0	265	7,8	177
Skoda Superb Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	D	D	48400	2,0	150	4,9	129
Skoda Superb Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	D	D	51900	2,0	193	5,7	149
Skoda Superb Selection 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	645	D	G	53400	2,0	265	7,5	171
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	54700	2,0	150	5,2	137
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	58200	2,0	193	6	157

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	59700	2,0	265	7,9	180
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	49200	2,0	150	5	131
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	52700	2,0	193	5,8	151
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	54200	2,0	265	7,6	174
SsangYong Rexton Limited D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	55000	2,2	202	7,7	203
SsangYong Rexton Premium D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	48000	2,2	202	7,7	203
SsangYong Rexton Pro D22 DTR 4x4 Aut. 7 plazas (2022)	Todoterreno	485	183	196	2180	5	641	4x4	D	43400	2,2	202	7,7	203
Subaru BRZ (2023)	Coupe	427	131	178	1364	2	237	T	G	43000	2,4	234	8,8	200
Subaru Outback 2.5i Lineartronic Touring (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	45300	2,5	169	8,6	193
Subaru Outback 2.5i Lineartronic Trek (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	39900	2,5	169	8,6	193
Toyota Aygo X Cross Chic (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20700	1,0	72	4,8	110
Toyota Aygo X Cross Chic S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	22200	1,0	72	5	113
Toyota Aygo X Cross Like (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	19200	1,0	72	4,9	110
Toyota Aygo X Cross Like S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20700	1,0	72	5,2	113
Toyota Aygo X Cross Play (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	18200	1,0	72	4,8	109
Toyota Aygo X Cross Play S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	19700	1,0	72	5	113
Toyota Land Cruiser VX (2024)	Todoterreno	492	187	198		5	621	4x4	D	76450	2,8	204		
Toyota GR Supra 2.0 Turbo 190 kW (258 CV) A/T Pure + Touring Pack (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	64800	2,0	258	7,1	161
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Limited Edition (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	80050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Performance (2022)	Coupe	438	129	185	1395	2	290	T	G	77050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Yaris RZ Automático 4x4 (2024)	Turismo	400	146	181	1355	3	174	4x4	G	57000	1,6	280	9,5	215
Toyota GR Yaris RZ Manual 4x4 (2024)	Turismo	400	146	181	1355	3	174	4x4	G	49500	1,6	280	8,7	197
Toyota GR Yaris RZ Manual 4x4 Ogier Limited Edition (2024)	Turismo	400	146	181	1355	3	174	4x4	G	72750	1,6	280	8,7	197
Toyota GR Yaris RZ Manual 4x4 Roanperä Limited Edition (2024)	Turismo	400	146	181	1355	3	174	4x4	G	72750	1,6	280	8,7	197
Toyota Yaris 5p 125 S-Edition (2020)	Turismo	394	150	175	1110	5	270	D	G	22300	1,5	125	5	118
Volkswagen Golf 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	27845	1,5	116	5,4	122
Volkswagen Golf 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	D	29700	2,0	116	4,3	114
Volkswagen Golf 50 Aniversario 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	35785	1,5	150	5,6	128
Volkswagen Golf 50 Aniversario 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	D	37415	2,0	150	4,7	123
Volkswagen Golf 50 Aniversario 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	D	35630	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI 195 kW (265 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	49160	2,0	265	7,1	162
Volkswagen Golf Life 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	30355	1,5	116	5,4	123
Volkswagen Golf Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	D	32370	2,0	116	4,3	114
Volkswagen Golf Más 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	31165	1,5	116	5,5	126
Volkswagen Golf Más 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	D	33210	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	G	37750	1,5	150	5,6	127
Volkswagen Golf R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	428	147	179		5	273	D	D	39315	2,0	150	4,7	123
Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	29130	1,5	116	5,5	124
Volkswagen Golf Variant 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	D	29980	2,0	116	4,4	115
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	31610	1,5	116	5,5	125
Volkswagen Golf Variant Life 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	D	33610	2,0	116	4,4	115
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	38685	1,5	150	5,7	129
Volkswagen Golf Variant R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	D	41160	2,0	150	4,8	127
Volkswagen Golf Variant Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	G	36360	1,5	150	5,6	128
Volkswagen Golf Variant Style 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	D	38670	2,0	150	4,8	126
Volkswagen Golf Variant Style 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	-	179		5	611	D	D	36210	2,0	116	4,5	118
Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI 122 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	44785	2,0	122	4,9	129
Volkswagen Passat Variant Business 2.0 TDI 122 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	47780	2,0	122	5	131
Volkswagen Passat Variant Business 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	48860	2,0	150	5	131
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	52965	2,0	150	5,1	135
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 4Motion 193 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1572	5	510	4x4	D	57435	2,0	193	5,8	153
Volkswagen Polo GTI "25 Aniversario" 2.0 TSI 152 kW (207 CV) DSG (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	305	D	G	38230	2,0	207	6,7	153
Volkswagen Polo GTI 2.0 TSI 152 kW (207 CV) DSG (2022)	Turismo	407	143	175	1244	5	305	D	G	35995	2,0	207	6,5	149
Volkswagen Polo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	305	D	G	24665	1,0	95	5,2	118
Volkswagen Polo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) DSG 7 vel. (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	305	D	G	27790	1,0	95	5,4	122
Volkswagen Polo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	305	D	G	25110	1,0	95	5,2	119
Volkswagen Polo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) DSG 7 vel. (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	305	D	G	28255	1,0	95	5,4	123
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1244	5	305	D	G	26160	1,0	95	5,2	119
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Turismo	407	143	175	1244	5	305	D	G	30335	1,0	116	5,4	123
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 95 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	23970	1,0	95	5,6	127
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 115 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26840	1,0	116	5,6	127
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 115 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	28235	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Cross Life 1.0 TSI 95 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26060	1,0	95	5,7	128
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 115 CV (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	27035	1,0	116	5,7	129
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 115 CV DSG (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	28440	1,0	116	5,8	133
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 95 CV (2024)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	26255	1,0	95	5,7	129
Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	30335	1,0	116	5,6	127
Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	31740	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Cross R-Line 1.5 TSI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1254	5	385	D	G	33840	1,5	150	5,9	134
Volkswagen T-Roc Cabrio Matt 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	53895	1,5	150	6,6	150
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	47135	1,5	150	6,6	150

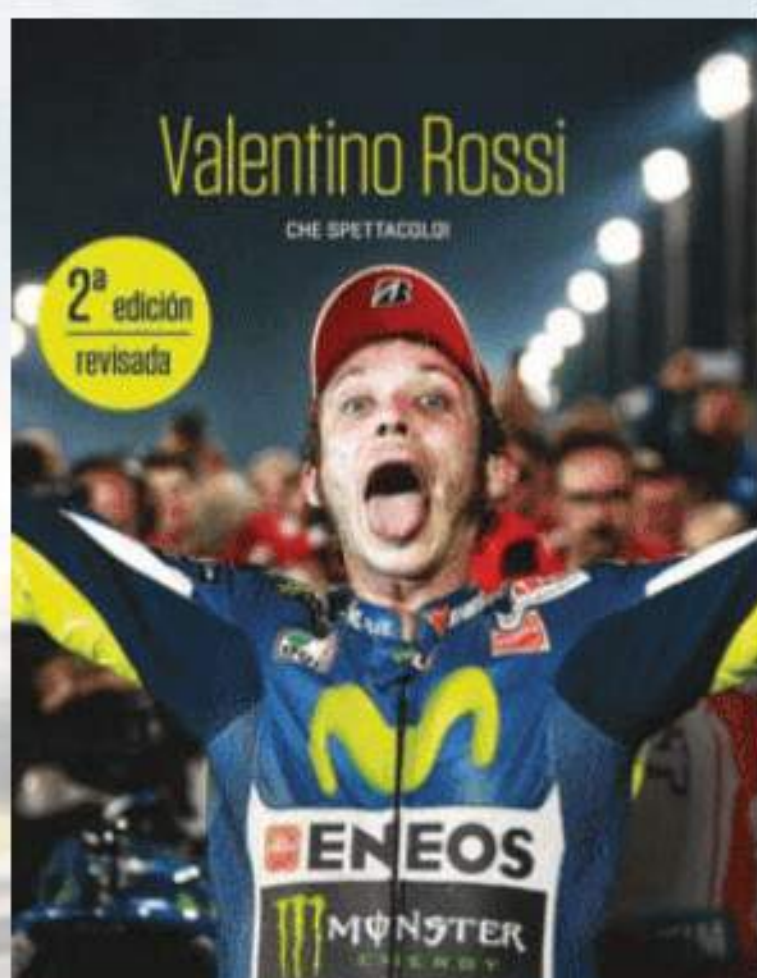
Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado / **Cil:** Cilindrada (l)
Pot: Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	48815	1,5	150	6,6	150
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	38350	1,0	116	6,1	138
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	41410	1,5	150	6,3	142
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	42885	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	29475	1,0	116	5,7	129
Volkswagen T-Roc Life 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	32490	1,0	116	5,7	129
Volkswagen T-Roc Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	34225	1,5	150	6	135
Volkswagen T-Roc Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	35755	1,5	150	6	137
Volkswagen T-Roc Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	40205	2,0	150	5	131
Volkswagen T-Roc Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	33020	1,0	116	5,7	129
Volkswagen T-Roc Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	34785	1,5	150	6	136
Volkswagen T-Roc Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	36315	1,5	150	6	137
Volkswagen T-Roc Más 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	40800	2,0	150	5	131
Volkswagen T-Roc Más Dark 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	34665	1,0	116	5,9	135
Volkswagen T-Roc Más Dark 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	36415	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc Más Dark 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	37985	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc Más Dark 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	42510	2,0	150	5,2	137
Volkswagen T-Roc R 2.0 TSI 4Motion 221 kW (300 CV) DSG (2022)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	58935	2,0	300	8,5	194
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	38435	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	39975	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	44415	2,0	150	5,2	137
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TSI 4Motion 140 kW (190 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	48355	2,0	190	7,6	173
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	27505	1,0	95	5,5	124
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	28555	1,0	116	5,4	124
Volkswagen Taigo Life 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	30040	1,0	116	5,6	128
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	28250	1,0	95	5,6	126
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	29315	1,0	116	5,5	125
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	30840	1,0	116	5,7	129
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	31840	1,0	116	5,5	126
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	33335	1,0	116	5,7	129
Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1229	5	440	D	G	35420	1,5	150	5,8	132
Volkswagen Tiguan Allspace Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	43450	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Allspace Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	47275	1,5	150	6,9	157
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	51005	2,0	150	6,2	163
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	45230	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Tiguan Allspace Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	48230	2,0	150	5,7	149
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	54760	1,5	150	7,2	163
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	59495	2,0	150	6,4	169
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	D	54705	2,0	150	5,9	155
Volkswagen Tiguan Allspace R-Line 2.0 TSI 140 kW (190 CV) 4Motion DSG 7 plazas (2021)	Todoterreno	473	169	184	1571	5	700	4x4	G	60650	2,0	190	8,4	192
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	39840	1,5	150	6,5	147
Volkswagen Tiguan Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	42610	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	41565	2,0	150	5,2	136
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	44290	2,0	150	5,5	145
Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	G	50830	1,5	150	6,9	157
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) (2021)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	47715	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	50455	2,0	150	5,7	150
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 147 kW (200 CV) 4Motion DSG 7 vel. (2020)	Todoterreno	451	167	184	1502	5	476	D	D	60215	2,0	200	6,5	171
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	42560	2,0	150	5,3	139
Volkswagen Tiguan Life 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	45690	2,0	150	5,4	141
Volkswagen Tiguan Más 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	46800	2,0	150	5,6	148
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	52345	2,0	150	5,6	146
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 4Motion 193 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1598	5	490	4x4	D	57080	2,0	193	6,4	169
Volkswagen Touareg Elegance 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2118	5	665	4x4	D	77020	3,0	231	8,2	214
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	41745	1,5	150	6,7	150
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	42545	1,5	150	6,7	152
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	44350	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran Life 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	45150	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	49125	2,0	150	5,3	139
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	49920	2,0	150	5,4	141
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	42835	2,0	122	5,1	133
Volkswagen Touran Life 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	43630	2,0	122	5,2	135
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	45440	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	47135	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	49085	1,5	150	6,6	149
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	49885	1,5	150	6,7	151
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	53165	2,0	150	5,3	138
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	53960	2,0	150	5,3	140
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	46640	2,0	122	5	132
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	47435	2,0	122	5,1	134

G GASOLINA **D** DIESEL **E** ELÉCTRICO **H** HÍBRIDO **P** HÍBRIDO ECHUFABLE **A** ALCOHOL/GASOLINA **N** GAS(GNC)/GASOLINA **L** GAS(GLP)/GASOLINA

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS **MEJORES LIBROS** DEL MUNDO DEL MOTOR



19,95 EUROS



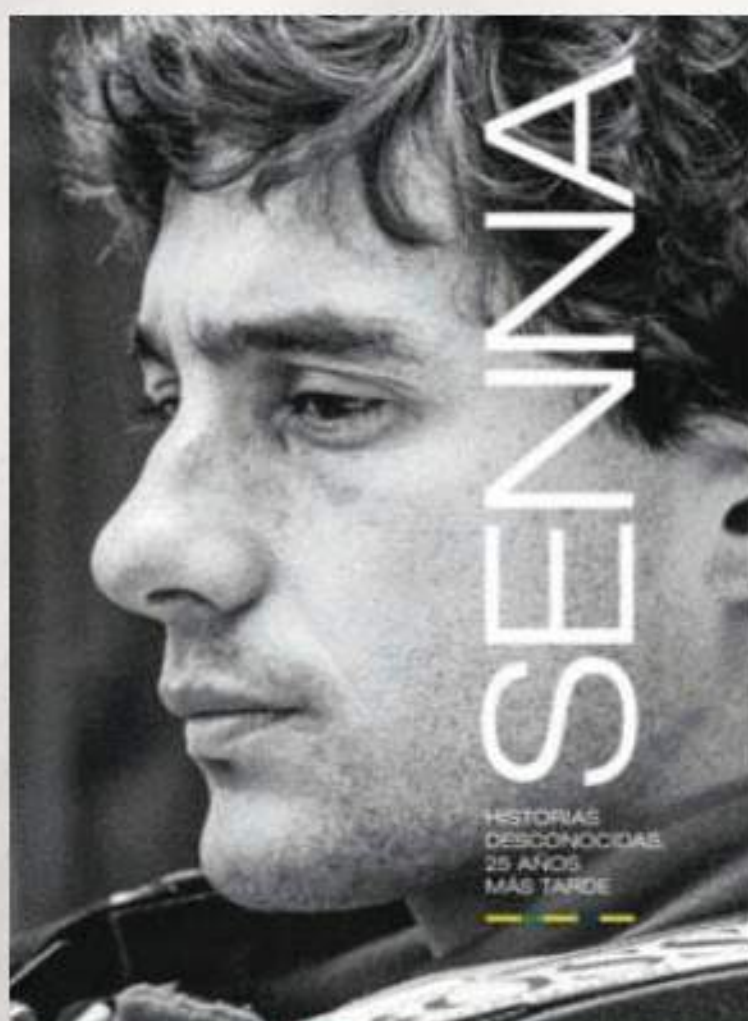
18 EUROS



18 EUROS



14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.



Disponibles también en

Disponible en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google play



SUSCRÍBETE A

autopista

Suscripción
3 números de
Autopista



Libro "Forza
Ferrari 75
Aniversario"

25€



**EDICIÓN
LIMITADA**



Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.



91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es*



Búscala también en SportLife Ibérica Store



SKODA

KARQ



Tener espíritu Karoq es llenar tu vida de:

Kilómetros de experiencias. Vivir miles de
Aventuras. Y que todas se conviertan en
Recuerdos, de esos que jamás se
Olvidan. Y saber que, cuando
Quieras, puedes empezar de nuevo.

Consumo de combustible combinado WLTP (l/100 km): 5,9 l/100 km, emisiones CO₂ (g/km) WLTP: 135 g/km.
Vehículo visualizado ŠKODA KARQ Sportline con opcionales.



DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO
GRUPA CONEJERÍA GRUPA CONEJERÍA GRUPA CONEJERÍA

o de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

o,ano@engatorio,ano@engatorio,ano@engatorio

gatorio,ano@engatorio,ano@engatorio,ano@engatorio